



JIMMY OLSSON

Volvo 240 nya Grupp H

BILSPORT

NR 6 2021

Pris 89:- inkl. moms, 9 EURO, Norge 99 NOK

Rally & Racing

RALLYCROSS • DRAGRACING • KARTING

RACING



Dino Beganovic

- Karting-SM
- Drag Revival
- Företag: Autoracing

EMMABODA FLYGBANA



**Utmärkt
testanläggning**

STIG BLOMQVIST

Stor intervju om rallykarriären



RX-VM • PARC FERMÉ • NOTISER • SBF-NYTT • KRÖNIKOR

NYHET

#513087

BILINREDNING, 4 LÅDOR

Smart förvaring som håller dina verktyg och tillbehör på plats i servicebilen. Perfekt för dig som jobbar ute i fält. Håller golvytan fri från förvaringslådor samtidigt som verktygen blir lättåtkomliga - även från utsidan.

7.592KR



5.900KR

#511860

MC-LYFTBORD, HYDRAULISKT

Hydraulisk mc-lyft med en kapacitet på 400 kg. Höj och sänkning sker med hjälp av två fotpedaler. 4 st. hjul varav 2 st. är svängbara.



19.750KR

#498003

SERVICELYFT, 3 000 KG, ELSPÄRRAR

Lämplig lyft för däckbyten och jobb utmed bilens sidor. Mekaniska spärrar som frigörs med elektromagneter via manöverpanelen



1.695KR

#513923

POLERSATS I VÄSKA, Roterande

Komplett kit med allt du behöver för att komma igång med maskinpolering. Innehåller PELA roterande polermaskin, Pratts polermedel, polersvampar till vardera steg, mikrofiberdukar och Pratts lackförsegling.



6.470KR

#519763

KALLBANDSÅG G5013W, MED STATIV

En av marknaden bästa metallbandsågar för garaget eller den lilla verkstaden. Den klarar 125 mm rundstänger och 125x150 mm rektangulärt material.



3.995KR
~~5.385KR~~

#513169

SLIPMASKIN ROS090 MED DAMMSUGARE

Oscillerande enhandsslipmaskin för effektiv slipning av alla slags ytor. Dammsugaren med trestegsfiltrering har autostart- och stop-funktion för luftmaskiner och elverktyg.



5.999KR
~~6.661KR~~

#497945

METALLBANDSLIP BS-75, 400V

För grovslipning. Maskinen kan vinkelställas i olika lägen. Levereras med stativ och gnistbox.



10.990KR

#86801

KAROSSNURRA

Perfekt karossnurra för renoveringsarbeten. Försedd med svängbara gummihjul som gör den lätt att flytta även med en bilkaross i.



1.590KR
~~1.993KR~~

#512788

METALLKAP 355 MM

Prisvärd maskin för kapning av järn, stålprofiler, rör, pvc, övriga icke järn metaller. Försedd med spindellås för snabbt och enkelt skivbyte samt snabbjustering av materialhållare som är justerbar 0-45°.



2.995KR
~~3.380KR~~

#502989

DOMKRAFT HÖGLYFTANDE, 2000 KG

Höglyftande verkstadsdomkraft med extra låg profil - lägsta höjd endast 80 mm, vilket gör den perfekt till sportbilar.

KAMPANJ



899KR
~~1529KR~~

#490073

KABELUPPRULLARE, 17 M

Professionell kabelupprullare för tak- och väggmontage tillverkad i slagtålig plast.



19.900KR

#510425

TVÅPELARLYFT, 4-TON

Hydraulisk tvåpelarlyft med självslåsande lyftarmar som är lämplig till personbilar och mindre transportfordon. Perfekt lyft för garaget.

www.verktygsboden.se

Verktögsboden

KUNDJÄNST

info@verktygsboden.se
033 - 20 26 50

BUTIKEN I BORÅS

Källbäcksgatan 1
Mån-Fre 08-17, Lör 09-15

VERKTYGSBODEN

Vi reserverar oss för prisförändringar, slutförsäljning och feltryck.



FOTO: GUNNAR LJUNGSTEDT

Sommarens mest utmanande vecka

I den här tidningen får du ett stort reportage om Stig Blomqvist. En av Sveriges absolut största motorsportprofiler någonsin. Han har varit extremt framgångsrik i flera sportgrenar. Främst rally så klart. Största succéerna gjorde han när varje VM-tävling pågick i närmare en vecka och kunde ha en bra bit över 100 mil specialsträcka. Men han har även SM-guld i backe, rallycross och racing. Och han gjorde inte heller bort sig i internationell truckracing!

Somliga förare har något extra, de är duktigt snabba oavsett i vilken tävlingsbil de kör eller bilsportgren de deltar i.

Ta två av dagens riktiga stjärnor som exempel. Johan Kristoffersson och Mattias Ekström. Blixtrande snabba i rally, rallycross och racing.

Vore det inte kul att skapa ett evenemang som verkligen skiljer agnarna från vetet?

Tänk dig en serie där förarna måste bemästra rallysträckor på grus och asfalt, backe, körning på tid på racingbana och folktrace/rallycrossbana samt körning på strippen. Du skulle till och med kunna lägga in ett moment som handlar om att köra mest bränslesnålt mellan vissa check points.

UNDER VECKA 28 I ÅR arrangerades Street Week, ett lysande koncept som drog i gång 2017. Enkelt förklarat går det ut på att deltagarna under en vecka ska rejsa 201 meter strippenkörning på fem olika banor i Sverige. Däremellan måste de för egen maskin, utan att traila tävlingsbilarna, ta sig mellan banorna via särskilda check points. Sammanlagd sträcka blev cirka 150 mil. Krävande, utslagsgivande, en folkfest och precis hur kul som helst.

En allroundserie skulle kunna genomföras med Street Week som mall, under en intensiv vecka!

Varje tävlingsmoment ger poäng och den sammanlagda poängen räknas ihop till

Deltagarna i Street Week måste ha med sig alla reservdelar och verktyg ombord på tävlingsbilen, eller på släp efter den. Ingen mer än föraren och mekanikern, som också måste åka i bilen, får skruva.

ett slutresultat som korar den skickligaste allroundföraren.

För att så många som möjligt ska kunna vara med kanske detta bara ska köras med bilar typ VOC/Grupp F/Grupp E. Eller i ett par olika klasser. Bilarna måste ju ha en viss säkerhetsutrustning och vara gatlegala.

STREET WEEK 2021 lockade 165 team i elva klasser. Imponerande många, 124 stycken, tog sig hela vägen till mål!

Läs allt om Street Week i tidningen Bilsport 12/2021 som du hittar i butik fram till första september.

En allroundvecka bör givetvis inte kallas för SM eller något sådant. SM-tävlingar och SM-medaljörer finns det redan tämligen många och de verkar bli fler för varje år ...

Nä, allroundveckan skulle betraktas som ett kul jippo med en spännande twist av tävlingsmoment. Det skulle även ge nya intressanta utmaningar för arrangörer och lokala föreningar.

En ganska kittlande tanke. Ibland är det skönt att tänka utanför boxen och rätt mycket har ju sitt ursprung i vilda idéer som friserats till verklighet.

Mikael Johansson
Redaktör



INNEHÅLL

- 4** **PARC FERMÉ**
Minnen från rally-SM.
- 6** **RALLY**
Stort reportage – Stig Blomqvist.
- 16** **RALLYCROSS**
VM-premiären 2021.
- 18** **RACING**
Dino Beganovic.
- 22** **TILLBAKABLICK**
Nostalgi, minnen och arkiv.

- 24** **FÖRETAG**
Autoracing i Spånga.
- 28** **DRAGRACING**
Drag Revival 2021 på Mantorp Park.
- 30** **RALLY**
Jimmy Olssons 240 Grupp H.
- 36** **NOTISER**
Nyheter och krönika.
- 45** **SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET**
Nyheter, officiella meddelanden och kalender.

- 48** **KARTING**
SM 2021, Rasbo MK.
- 52** **RALLY**
Emmaboda Flygbana – anläggning för test.
- 57** **KRÖNIKA**
Thomas Lindbergs äventyr.

NÄSTA NUMMER UTE 30 SEPTEMBER

Som prenumerant
får du tidningen tidigare

BILSPORT Rally & Racing

RALLYCROSS • DRAGRACING • FOLKTRACE • KARTING

GRUNDAD 2002

PRENUMERATION & LÄSARSERVICE
0455-30 29 30, VARDAGAR 9-12, 13-15
www.kundservice.net/rallyracing

Utgivare

Förlags AB Albinsson & Sjöberg
Box 529, 371 23 Karlskrona

Besöksadress

Östra Köpmansgatan 1, Karlskrona

Telefon

Växel: 0455-33 53 25, vardagar 9-12, 13-16
Direkttelefon prenumeration: 0455-30 29 30.

E-post redaktionen

rallyracing@rallyracing.se

E-post direkt

fornamn.efternamn@fabas.se

Hemsida

www.bilsportrallyracing.se och www.fabas.se

FÖRLAGSLEDNING

Publisher och ansvarig utgivare

Stig L. Sjöberg, 0455-33 53 35

REDAKTION

Redaktör

Mikael Johansson, 0455-33 53 83

Redaktion

Thomas Lindberg, 072-554 01 94
Tomas "Gullabo" Jansson, 0455-33 53 20

Layout

Christian Hansson, 0455-33 53 59

Bildchef

Joachim Cruus, 0455-33 53 82

Korrektur

Petra Stieger, 0455-36 12 05

Medarbetare i detta nummer

Stefan Boman, Anders Ekström,
Micke Fransson, Mattias Larsson,
Mattias Persson, Tony Welam.

Frågor om privatannonser: 0455-33 53 90

ANNONSAVDELNING

Företagsannonser

Bilsport Rally&Racing
Box 529, 371 23 KARLSKRONA

Annonsförsäljning

Jonas Andersson, 0455-36 12 97,
jonas.andersson@fabas.se

Annonsproduktion

Albinsson & Sjöberg, 0455-33 53 01

PRENUMERATION

Beställs på www.rallyracing.se/prenumerera
eller kontakta vår kundservice
på kundservice@fabas.se eller
telefon 0455-30 29 30.
Pris helår (8 nr) 499 SEK,
Utanför Sverige tillkommer
portotillägg för respektive land.

MARKNADSAVDELNING

Marknadsansvarig

Linnéa Lundell, 0455-33 53 10

Utställningar och träffar

Anders Blomgren, 070-248 46 11

ÖVRIGT

Teknisk produktion och repro

Albinsson & Sjöberg, 0455-33 53 71

Tryck

V-TAB, Vimmerby.

Copyright

Förlags AB Albinsson & Sjöberg ISSN 2001-0346
Bilsport Rally&Racing ansvarar inte för insänt,
ej beställt material i form av text och bilder.
Allt material i Bilsport Rally&Racing lagras digitalt.
Den som sänder material till tidningen förutsätts
medge att materialet får lagras och spridas
elektroniskt eller i pappersform.
Vid eventuell beskattning av vinster från tidningens
pristävlingar svarar pristagarna själva för denna.

Upplaga

Kontrollerad av AB Tidningsstatistik.

Personuppgiftspolicy

Din personliga integritet och hur vi hanterar dina
personuppgifter är viktigt för oss.
Vi har förtydligat hur vi hanterar dina
personuppgifter i vår policy.
Läs mer på www.fabas.se/integritetspolicy

OMSLAGSBILDER

Stora bilden

Stig Blomqvist.

FOTO: JOACHIM CRUUS

Jimmy Olsson, Storfors MK, Volvo 240 Grupp H.

FOTO: ANDERS EKSTRÖM

Dino Beganovic, Formula Regional European
Championship.

FOTO: PREMA/MOTORSPORT PUBLICATION

Patrik Siljemark, Älmhults MK, på Emmaboda Flygbana.

FOTO: MATTIAS LARSSON

Parc fermé

Färviken Winter Rally avgjordes med läcker vintersportort i kulisserna när VMT Jämtland bjöd in till årets andra SM-deltävling 2011. Eddie Hörbing/Björn Nilsson vann Trimmad 4WD med Ford Focus WRC 08/09 i Stobart-dekor.

FOTO: THOMAS LINDBERG



SM som i SM-Minnen

SM-säsongen i rally har precis dragit i gång. I år är den tightare och mer intensiv än någonsin med fyra tävlingar på knappt en och en halv månad.

Vad passar väl bättre då, än att se tillbaka på några minnen från förr?

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT)



FOTO: KALLE RIGGARE/TEAMBILD.SE

Grupp A-preppad Datsun Bluebird Turbo var ett exotiskt inslag i 1983 års SM-serie. I Sapa-rallyt runt Vetlanda demonstrerade Sören Nilsson/Anders Olsson att det faktiskt gick att balansera den japanska bilen som de någon sträcka tidigare rullat omkull med.



FOTO: PÅR BACKMAN

"Raka hjul och viss avdrift" var Älvsby-friskusens Anders Jonssons signum under sina år som aktiv. Men här, i SM-rundan Skaraborgsnatta 1988, bjöd han kartläsaren Lars Nilsson på fullt utvecklad breddsladd!



FOTO: TONY WELAM

1989 gjorde Kenneth Eriksson/Staffan Parmander tre gästspel i SM-serien. Som bäst blev det totalseger i South Swedish Rally (bilden). Samma säsong körde duon fem VM-tävlingar i Toyotan.



FOTO: THOMAS LINDBERG

En period var Leif Peterson och notläsaren Toni Sundqvist tämligen dominanta i Trimmad 2WD. Säsongen 2008 tog duon SM-guld med grönsaker i Corollans front (bilden). Guld i klassen blev det även 2009, 2010 och 2014.



FOTO: THOMAS LINDBERG

Mats Jonsson är helt enkelt rallysportens SM-kung. 18 guld mellan 1989 och 2012 och en hel bunt silver- och bronsmedaljer är svårslaget. I majoriteten av tävlingarna är det Johnny Johansson som navigerat.



FOTO: STEFAN BOMAN

Fyra år i rad, 2013-2016, var Rally Uppsala en uppskattad finaltävling i rally-SM. Arrangören förstod vikten av att synas och lade start- och mål mitt i stan, på Vaksala Torg, vilket givetvis skapade stort intresse hos allmänheten.



FOTO: MIKAEL JOHANSSON

Ramona Karlsson/Miriam Walfridsson hade en riktigt bra säsong 2013. Med Skoda Fabia WRC:n totalvann duon finaltävlingen i Uppsala och tog silver i mästerskapet. Bara två poäng från guld. Det belönades med Bilsport Award.

Bilsport Classic inbjuder till

Sensommarfest!

11 SEPTEMBER 2021 • 10-16 • HAMNPLANEN KARLSKRONA



Rock'n'roll med Emilio Walter



Dragracingteam på plats

BILSPORT
CLASSIC
MAGAZINE

Albinsson & Sjöberg

Sveriges Snyggaste Bil 2021

FINAL

- ✓ FINBILSPARKERING ✓ JURYBEDÖMNING
- ✓ UNDERHÅLLNING ✓ PRISUTDELNING
- ✓ DRAGRACINGTEAM

**INGEN
CRUISING!**

- ✓ BIL- & PORSLINSMUSEUM
- ✓ TRÄFFA BILSPORT CLASSIC

Vi följer noga myndigheternas rekommendationer kring covid-19. Skulle förutsättningarna kring planerat genomförande förändras så återkommer vi med mer information.

En mästerlig

Snart 60 år bakom ratten

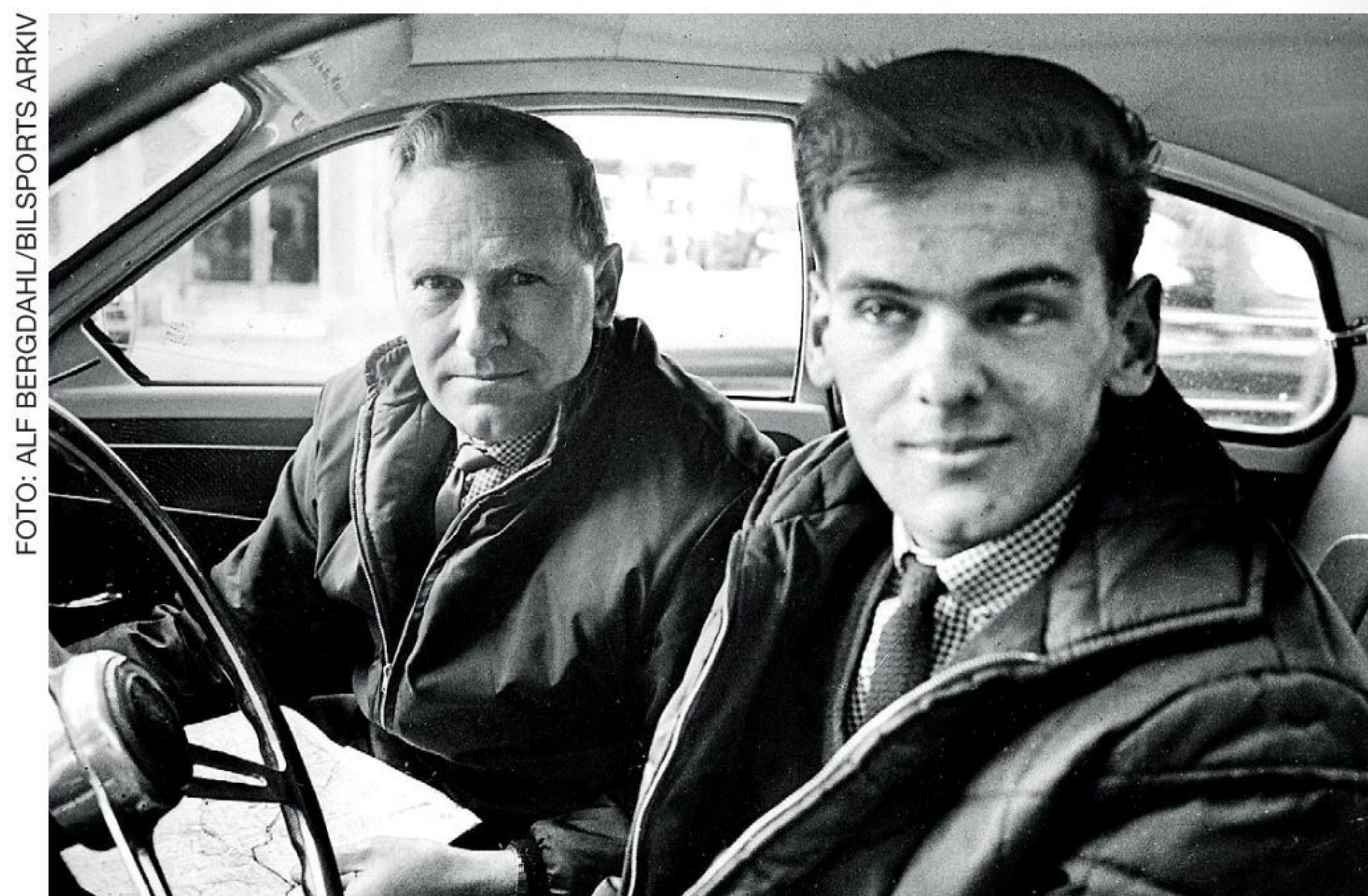
Tolvårige Stig Blomqvist debuterade som kartläsare 1958. Första biltävlingen körde han 1964 och den nyblivne 75-åringen tävlar fortfarande!

Rally, racing, rallycross, backe och truckracing. Blomqvists enastående karriär är så omfattande att vi på kommande sidor väljer att fokusera på rally. Hans övriga främsta framgångar är noterade i faktaruta.

"Mäster" ägnade en hel dag tillsammans med oss, för att berätta om sitt liv i rallysporten.

Sätt dig tillrätta och häng med på en svindlande resa tillsammans med en av svensk motorsports absolut största stjärnor någonsin!

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), JOACHIM CRUUS (FOTO)



Bilden är från 1965, med Stig vid ratten och pappa Lennart i högerstolen.



Uppväxt och tävlingsdebut

• **BLIVANDE FORMEL 1-STJÄRNAN** Ronnie Peterson föddes två år före Stig och ett par år gick de båda på Eklundaskolan i Örebro. Men de kände inte varandra.

– Min farbror hade bilverkstad intill sjön Hjälmarén och där fanns en bana där jag åkte rätt mycket karting som barn. Ibland var Ronnie där och testade och då byggde vi upp en viss bekantskap, berättar Stig vars pappa och farbror biltävlande sporadiskt.

Stig hängde med de båda och tittade på tävlingar där han lät sig imponeras av dåtidens stjärnor som Harry "Sputnik" Källström, Tom Trana och Berndt Jansson.

Redan som tolvåring fick Stig åka som kartläsare åt pappa Lennart i en tillförlitlighetstävling.

– Jag mätte illa som fan. Det märkes att jag inte skulle bli kartläsare.

Trots det fortsatte han att åka med både pappa och farbror. Och på vintrarna körde han bil så ofta han kunde, på sjöis.

– Så fort jag fick körkort bytte pappa och jag plats i bilen. Jag hade väl hela tiden tyckt att jag skulle kunna köra bättre än farsan, berättar Stig och skrattar.

Pappa Lennart var bilskollärare och bilen de tävlade med var utrustad med dubbelkommando.

– Under tävlingarna fick farsan inte röra de pedalerna!

Tävlingsdebut som förare gjorde unge Blomqvist bara ett par dagar efter att han klarat körkortet, i Storfors 1964. Det gick riktigt bra. Klassvinst i Junior B och tvåa totalt!

Stig påbörjade utbildning till trafiklärare men efter introduktion och praktik hoppade han av.

– Det var bara krångel med att ta ledigt och greja för att kunna köra tävlingar.

Blomqvist ägnade mycket tid åt att bygga och skruva med sina rallybilar. Och framgångarna uppmärksammades snart av Saab som redan andra säsongen började låna ut motorer till honom och hjälpte till med växellådor som var Saabarnas veka punkt.

– Ett jävla jobb. I stort sett efter varje tävling skulle lådan till Kristinehamn och gås igenom. Med tvåaktaren gick det ju bra. Men när det vart V4 var det jobbigare, för då behövde jag lyfta ur motorn varje gång lådan skulle ur.

Fram till 1969 byggde han sina bilar själv, i farbrorns verkstad. Och fram till dess var det pappa Lennart som var Stigs kartläsare.

– 1969 fick han inte åka med mig i Svenska Rallyt. Det var morsan som satte stopp för det eftersom han fyllde 50 då och hon tyckte han skulle vara hemma. Sedan började jag åka på allvar för Saab och då ordnade de kartläsare åt mig.

karriär

PORSCHE

SPRINT CHALLENGE
SCANDINAVIA

Stig Blomqvist fyllde 75 år i juli och tävlar fortfarande med glädje. I år kör han bland annat Porsche Sprint Challenge Scandinavia.

Snabba fakta

STIG BLOMQVIST

Född: 1946-07-29.

Bor: Stora Mellösa.

Familj: Hustrun Åsa och grabbarna Tom och Paul.

Yrke: Har man väl egentligen inte haft något.

Hobby: Motorsporten började som hobby och nu har man hållit på med det i 60 år.

Klubb: SMK Örebro.

Musiksmak: Blandat. Inget speciellt som man har hängt upp sig på direkt.

Läser: Något lättläst. Inga djupa grejer, det orkar man inte med.

På nätet kollar jag: Tittar väl lite grann. Men är inte så nördig som de yngre är.

Äter gärna: Det får man väl knappt säga nuförtiden, men mestadels kött.

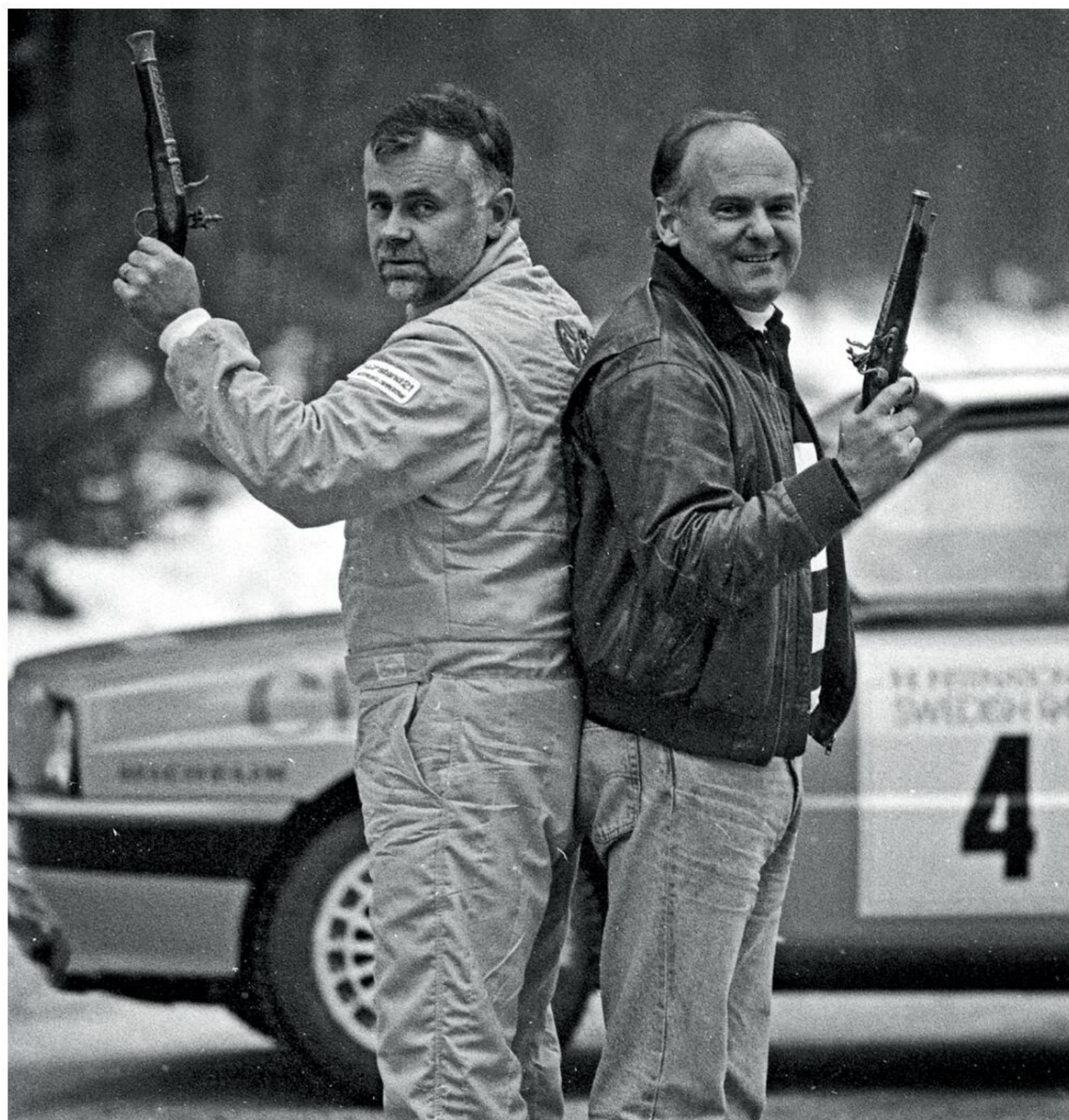
Dricker gärna: Beror på tillfället. Mycket vatten.

Tre favoritprylar: Åh, det har jag väl inte. Det har väl varit bilar egentligen.

Tävlingsdebut: Som rallyförare, i Storfors 1964. Ett par dagar efter avklarat körkort.

Antal tävlingar: Ingen aning. Många!

Privatbil: Just nu åker jag Porsche.



Media och rallyfans världen över följde med stor glädje och spänning duellerna mellan Per Eklund (t.v.) och Stig Blomqvist.

Duellerna med Per Eklund

• **UNDER STÖRRE DELEN** av 1970-talet var **Stig Blomqvist** och **Per Eklund** de stora affischnamnen för Saabs tävlingsverksamhet.

Tidningarna älskade att skriva om deras rivalitet inom teamet. Och den var, enligt Stig, inte helt tagen ur tomta intet.

– Vi hade en jättebra relation. Men när det var tävling så var det ju tävling och då var det ingen som direkt hjälpte den andra.

Stig berättar om en mästerskapstävling i Jämtland.

– Av någon anledning åkte Eklund först på nattetappen. Vi hade ju inte en chans i dammet bakom honom. Men inför en sträcka vet jag inte om de slumrat till lite. För vi lyckades dra förbi i tidskontrollen och fick åka först. Det var ju inte så populärt, säger Stig, skrattar åt minnet och erkänner att det i vissa lägen blev lite dålig samsa mellan de båda.

Duons fight om totalsegern i Svenska Rallyt 1976 är flitigt omskriven. De stackars Saab V4:orna kördes i ett furiöst tempo vilket gjorde övriga konkurrenter chanslösa.

– Den tävlingen var otränad och en del sträckor hade vi inte åkt tidigare. Det var ju hemmavägar för honom. Men på sträckor vi kört tidigare kunde jag ta tillbaka tid. Och vi båda ville ju vinna.

Stig och Per spelade ut alla trick som fanns. De gömde sig för varandra på transportsträckorna för att få bättre väglag att åka i. De vaktade som hökar på varandra på serviceplatserna så den andra inte fick någon fördel.

Till slut reagerade teamchefen **Bosse Hellberg**, som inte ville se duon jaga varandra av vägen.

– Han vart riktigt uppskruvad. Till slut sa han något i stil med att "nu får ni fan åka hem båda två!"

Duellen slutade med seger för Eklund, en och en halv minut före Stig. Trean, **Anders Kulläng** i en Opel Ascona, var nästan 23 minuter efter ...

Ett annat kul minne som Stig delar med sig av hände inför de bådars första start i brittiska RAC-rallyt 1969. Här skulle de köra med sina egna bilar, men under ledning av Saab som även preppat kärrorna.

– Vi satt i Trollhättan och pratade om allt vi behövde göra inför England. Plötsligt sa Eklund, på sin breda värmländska: "Å sen måst vi ha me kejjer". Hellberg tittade på honom och sa: "Tjejer? Det får du väl ordna själv i alla fall."

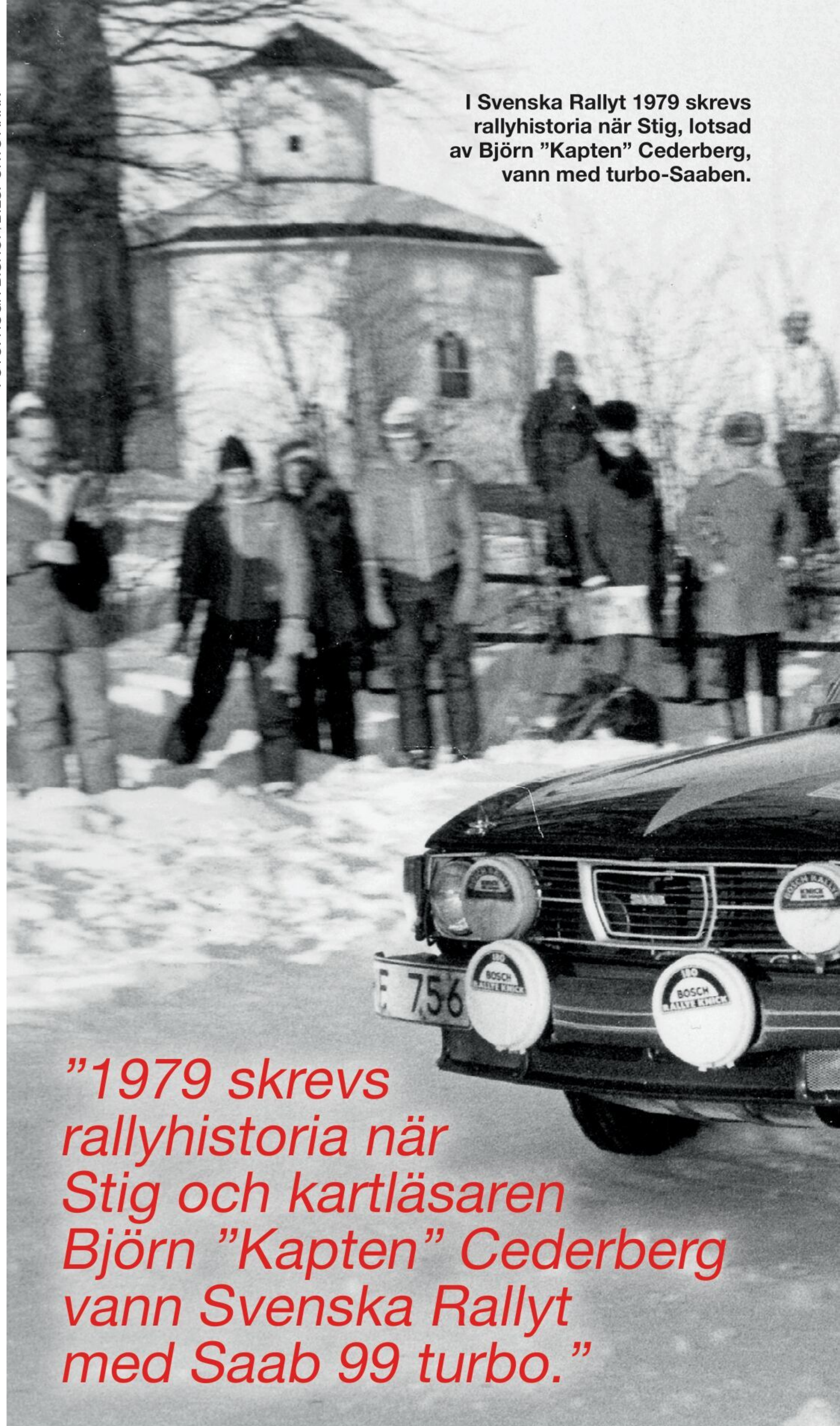
Per svarade tvärt: "Nä, snökedjor för helvete!"

Stig skrattar gott.

– Det var en skitkul period!

FOTO: HUGH BISHOP/BILSPORTS ARKIV

FOTO: THOMAS LINDBERG



"1979 skrevs rallyhistoria när Stig och kartläsaren Björn "Kapten" Cederberg vann Svenska Rallyt med Saab 99 turbo."

Kungen av Svenska Rallyt

• **MED 37 STARTER** i Svenska Rallyt från 1965 till 2006 har Stig mer rutin än någon annan av den svenska juvelen. Och resultaten är enastående. 16 topp tre-placeringar varav sju totalsegrar och bara fyra brutna tävlingar.

– Jag trivdes jättekul på de, lite snabba, vägarna. Och med Saab gjorde vi jättemycket tester uppe i de skogarna tack vare bra kontakt med **Magnus Sjölander** som var skogsvaktare i Torsby.

Stig berättar att de la rejält med tid och energi på förberedelser och att de alltid hade god ordning på grejerna.

– Vi fick mycket god hjälp med däck och speciella grejer av **Björn "Klisterlappen" Hagström**. Ibland var greppet så bra att man inte trodde det var sant.

– På den tiden var det spännande när vi kunde välja mellan inte bara olika utstick, utan även grovlek på dubben.

Många tester kördes på vägar som sedan ingick i tävlingen.

– Till sist började man ju hitta rätt bra. En del avsnitt hade man kunnat åka utan kartläsare.

Kuriosa

RALLY-VM MONACO 1973
T O M ESTLAND 2021

✓ I Svenska Rallyt 1996 vann Stig SS 25, Mangan. Då var han 49 år, 6 månader och 13 dagar. Ingen äldre förare har vunnit en sträcka i rally-VM.

✓ Mellan Stigs första och senaste sträckseger i rally-VM skiljer 22 år, 11 månader och 24 dagar. (SS 1 Sverige 1973 – SS 25 Sverige 1996). Ingen förare har längre period mellan sin första och senaste sträckseger.

✓ Ingen förare har längre period än Stig (18 år, 11 månader och 26 dagar) mellan första gången i ledning i en deltävling till senaste gången i ledning. (SS 1 Sverige 1973 – SS 1 Sverige 1992).

✓ Mellan Stigs första och senaste pallplats i VM skiljer det 18 år, 11 månader och 30 dagar. (Sverige 1973–Sverige 1992). Bara två förare har längre period mellan sin första och senaste pallplats.

✓ Senaste gången Stig var i ledning i ett VM-rally var efter SS 1 i Svenska Rallyt 1992. Då var han 45 år, 6 månader och 15 dagar. Bara fyra förare har varit äldre när de legat i ledning i en VM-deltävling.

✓ Senaste gången Stig tog VM-poäng i en deltävling var Safari-rallyt 1996. Då var han 49 år, 8 månader och 9 dagar. Bara fem förare har varit äldre när de tagit VM-poäng.

Klivet till en ny arbetsgivare

• **FRÅN TÄVLINGSDEBUTEN 1964** till början av säsongen 1981 var Stig synonym med Saab. Då bestämde biltillverkaren att lägga ner tävlings-satsningen och erbjöd Blomqvist ett "vanligt" jobb. Fast Stig ville fortsätta tävla.

– Jag hade kontakt med Talbot-chefen i England, **Des O'Dell**. En jättetrevlig snubbe med friska idéer.

Samtidigt hade bröderna **Gunnar** och **Börje Fagerlind** bildat Team Talbot Sweden och snart stod en Sunbeam Lotus avsedd för Stig.

– Vi fick låna en bil från England till South Swedish Rally 1981. Samma år åkte jag finska VM-tävlingen för Talbot som behövde en tredjebil för att plocka poäng.

Tack vare Stigs insats knep Talbot märkes-VM det året.

1982 körde Blomqvist brittiska mästerskapet för Talbot samtidigt som han inledde sin storhetstid med Audi.

Ett decennium som Saab-stjärna



I Svenska Rallyt 1983 fick Stig nöja sig med en 80 Quattro. Men han kopplade på den berömda "svarta blicken" och blev tillsammans med "Kapten" Cederberg tvåa totalt bland de avsevärt vassare Grupp B-bilarna.



FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

Stark inledning som Audi-proffs

● **EFTER ATT SAAB SLUTAT** rallytävla hade förvisso Stig en styrning för Talbot. Men han ville mer och många ansåg att han behövde få en riktigt seriös chans på VM. Då kom VAG:s **Sigward Andersson** in i bilden.

– Jag hade väldigt bra kontakt med honom och han sa att vi skulle åka ner till Ingolstadt för att se vad vi kunde hitta på.

Audi hade börjat tävla med den revolutionerande 4WD-Quattron säsongen 1981 och alla förstod att den skulle bli nästa dominant i VM där Grupp B just gjort sitt intåg.

– På något sätt fick Sigward hem en begagnad Quattro till 1982 som jag skulle åka några tävlingar med i Sverige.

Steget från Saab i många år till en Quattro var stort.

– I början var Audi-bilarna lite bökgiga att köra, men för min del var det skitenkelt. Man fick köra den som en framhjulsdriven bil, då funkade det.

Inför Svenska Rallyt kom tyska ingenjörer upp till Sverige och bytte ut allt. Motor, drivlina, växellåda och fjädring.

Stig vann VM-tävlingen och fortsatte med Quattron på hemmaplan samtidigt som han körde Talbot i brittiska mästerskapet.

– De lovade att bilen skulle hålla hela säsongen hemma i Sverige. Och det gjorde den. Bilen var ju björnstark! Det enda vi gjorde på hela året var att byta bromsbelägg.

● **DEN STOLTA SVENSKA** biltillverkaren Saab knöt tidigt kontakt med den talangfulla rallyföraren från Örebro och relationen stärktes rejält 1970 när Stig anställdes av dem.

På anställningskontraktet stod reservdelsmän på Saab Sport Rally i Nyköping. I praktiken handlade det om att kunna använda Stig som förare på tävlingar, tester och PR-grejer. För i Nyköping var han inte särskilt ofta.

– En dag kom det en snubbe som ifrågasatte mitt arbete och menade att jag aldrig var på plats. Då satte jag mig med tävlingschefen **Bosse Hellberg** för att fråga hur vi skulle lösa det.

Hellberg skrev ner alla helger, nätter och resor som Stig gjort i rollen som förare och räknade arbetstid så som fyrkantiga kontorsmänniskor gör, med övertid och obekväm tid och annat.

– Vi kom fram till att jag redan i april hade gjort ett helt arbetsår. Då vart den där snubben tyst och allt var lugnt igen, minns Stig med ett skratt.

Blomqvists uppdrag bestod av att köra rally-SM samt vissa utlandstävlingar, främst Finland och England. På den tiden hade rally-SM stor genomslagskraft och tävlingarna var långa. Bara Bergslagsrallyt innehöll lika många SS-mil som en hel SM-säsong gör i dag ...

1971 tog Stig sin första riktigt stora seger när han vann Svenska Rallyt med kartläsaren **Arne Hertz**. VM för förare var inte uppfunnet ännu. Men tävlingen ingick i internationellt mästerskap för tillverkare. Samma år säkrade han sina första SM-guld och nu snurrade allt snabbt. Delsegrar och SM-guld radades upp de kommande säsongerna.

1979 skrevs rallyhistoria när Stig och kartläsaren **Björn "Kapten" Cederberg** vann Svenska Rallyt med Saab 99 turbo. Första gången en bil med turbo vann ett internationellt mästerskapsrally.

– Det vart ju lite speciellt. Många undrade hur vi kunde åka ifrån Ford Escort BDG, Fiat 131 Abarth och Vauxhall Chevette 2300 med en Saab 99. Men vi hade ju kört med fyrventilaren och visste att bilen var bra. Det var ju motorn som var ny. Enda problemet var att åskådarna inte hörde bilen när vi kom i skogen. Den lät inget trots att den gick lika fort som de andra bilarna.

Stig trivdes mycket bra hos Saab.

– Allt var schysst och fungerade. Vi tävlade mycket och teamet var väldigt trevligt. Kanongrabbar allihop!

Efter ytterligare ett tävlingsintensivt år med Saab var den eran över. Biltillverkaren lade ner sin tävlingssatsning och 1981 sökte sig Stig vidare mot nya utmaningar.

1983 kom Blomqvist med som fullvärdig medlem i Audis fabriksteam, bredvid **Hannu Mikkola** och **Michèle Mouton**, en färgstark duo som redan kört där ett år. Arbetsordern var att supporta Mikkola till VM-guld och samtidigt vinna brittiska mästerskapet åt Audi. Båda uppgifterna hanterade Stig med bravur.

Supportrollen blev extra tydlig i Svenska Rallyt 1983. Stig hade redan vunnit tävlingen sex gånger och var givetvis ett stort hot mot Mikkolas förväntade poäng i den tävlingen.

Då satte man Stig i en avsevärt enklare Audi 80 Quattro, för att han inte skulle kunna vinna.

– När de kom med bilen gick den så jävla dåligt. En katastrof! Jag fick vår motoringenjör att åka en vända med **Mikael Ericsson**, i hans Grupp A-Quattro, för att han skulle få känna hur bilen skulle gå.

Efter lektionen skämdes ingenjören som såg till att 80 Quattron hamnade på en rullande landsväg där allt som kunde justeras rättades till.

– Då blev bilen skitkul att köra. Med de däcken vi hade då kunde jag åka fullt nästan överallt.

Slutresultatet blev en minst sagt imponerande andraplats, bara 47 sekunder bakom Mikkolas Grupp B-Quattro.

– Förmodligen har jag aldrig åkt så bra i Svenska Rallyt, varken före eller efter.

I slutet av året stod Hannu som världsmästare. Stig blev fyra och Mouton femma. Året därpå skulle Blomqvists lojalitet belönas med alla förutsättningar för att ta ett VM-guld.

Saab lånade ut Stig till Lancia

- **STIG BLOMQVISTS** exceptionella förartalang noterades tidigt, inte bara av Saab. Efter att ha vunnit brittiska RAC-rallyt 1971 med en V4 hörde Ford av sig. Två år senare var Fiat intresserade av svenskens tjänster. Men trots spännande erbjudanden av internationella team valde Stig att stanna hos Saab.
 - Dels var man väl lite försiktig. Och dels hade jag det bra hos Saab.
- Fast redan två år innan Saab lade ner sin tävlingsverksamhet fick närkingen ändå köra ett annat märke i tävling.
 - Inför Svenska Rallyt 1978 hade klassningen av Saabs fyrventilmotor gått ut och turbon var inte klar ännu.
- På den tiden såldes italienska Autobianchi av Saab på svenska marknaden. Det var en direkt koppling till Lancia och Saabfolket ordnade så att Stig fick köra råskinnet Lancia Stratos i Svenska 1978.
 - Det var skitkul! Att komma från en trimmad standardbil och få sätta sig i en bil byggd från grunden som rallybil. Stratosen var helt makalös!
- Lotsad av **Hans Sylvan** rattade Stig den bakhjulsdrivna besten med mittmotor till fjärde plats i hemmatävlingen.

Stig attackerade bra med Lancia Stratosen i Svenska Rallyt 1978. Hans Sylvan läste noterna.

FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

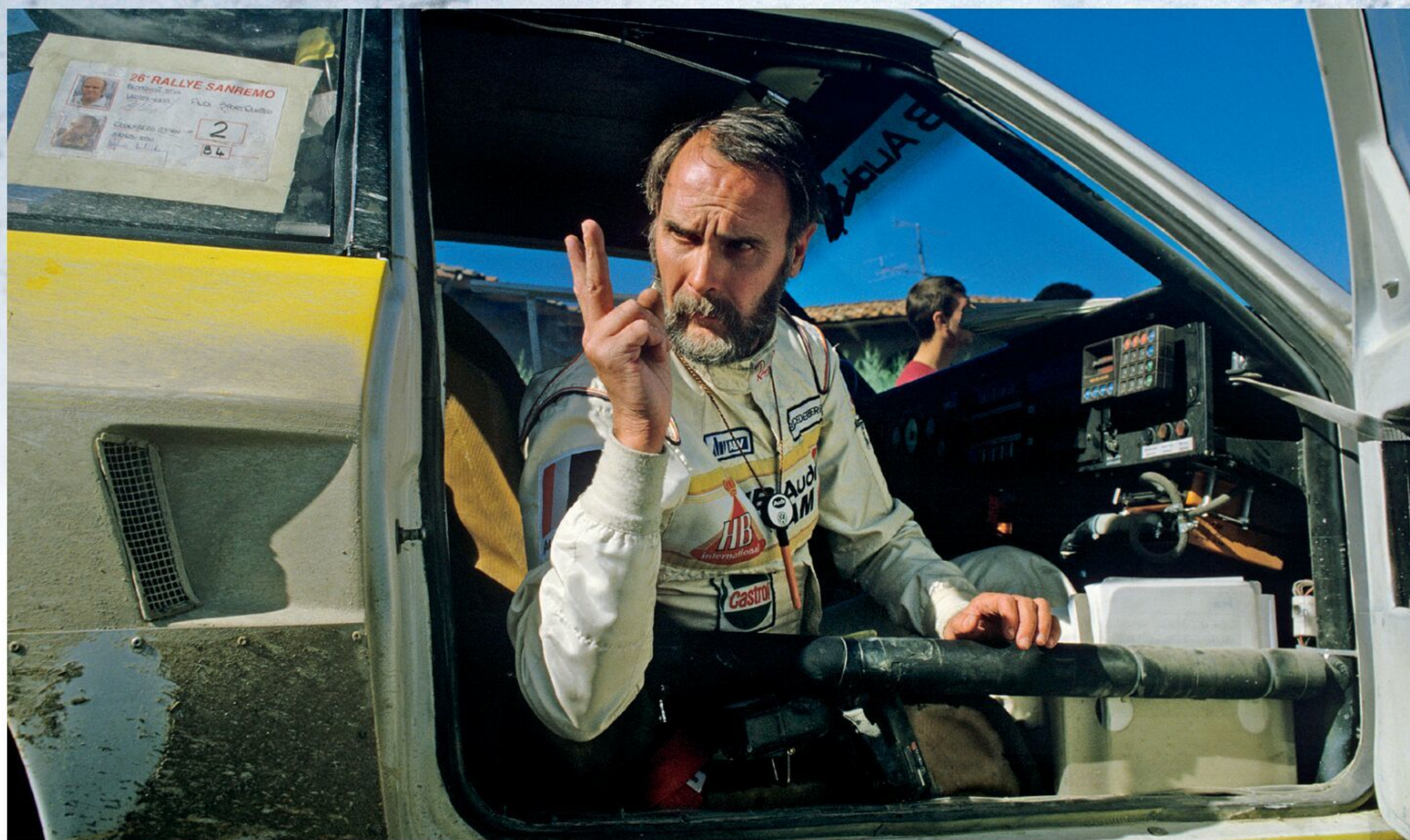
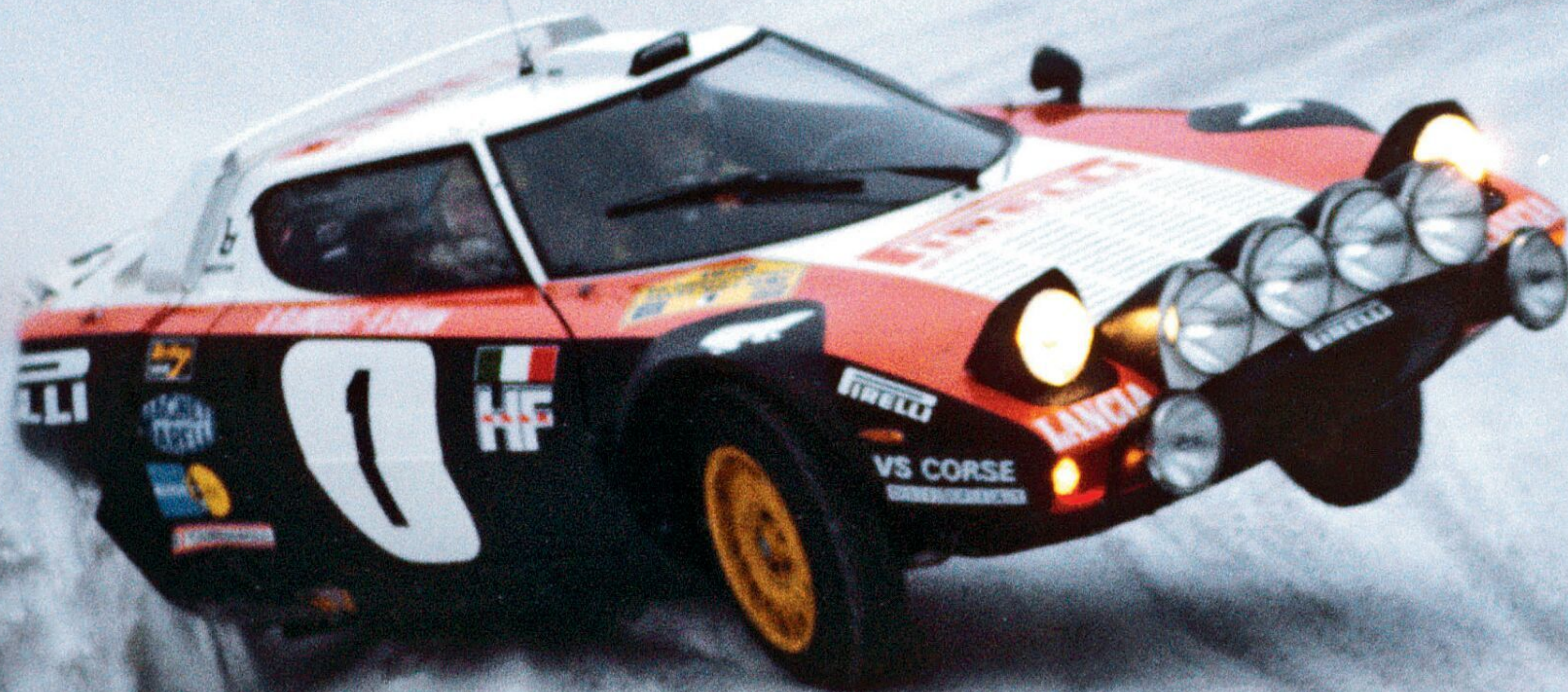


FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

Björn "Kapten" Cederberg tjänstgjorde många år som Blomqvists co-driver. Bland mycket annat gjorde de båda 41 VM-starter ihop.

Imponerande insats av "Kapten"

- **NÄR ANDRA HALVAN** av VM-säsongen 1983 var i gång kände Audi behov av att samla fler poäng i märkes-VM. Stig var på Irland och körde en del-tävling i brittiska mästerskapet när Audi ringde och kommanderade honom till Argentina för att köra VM helgen därpå.
 - Vi drog direkt från Belfast efter segern på Irland och kom till Buenos Aires i Argentina utan att ha tränat en enda meter. Så vi fick fotokopior av Hannu Mikkolas noter.

En rejäl bunt papper, Mikkolas engelska system skrivna med **Arne Hertz** handstil. Fanns inte en chans att hinna översätta och renskriva.

- På sträckorna läste min kartläsare, **Björn "Kapten" Cederberg**, de engelska noterna och översatte dem till mitt svenska system. Du vet att det var något för jävligt bra gjort!

 Första sträckan var 8,1 mil lång och den vann Blomqvist med 25 sekunders marginal till Mikkola. Något som gjorde

alla i teamet smått chockade. Slutligen blev svenskarna tvåa, två och en halv minut bakom Hannu.

- Alla kartläsare jag har haft har varit bra. Men Kapten var ju för skön. Han var något alldeles extra som kartläsare. Hade riktigt bra koll och tappade aldrig bort sig i noterna.

 Nuförtiden har Stig inte mycket kontakt med sina navigatörer.

- Nä, vi börjar ju bli gamla som fan och alla drar i väg åt olika håll.

Extrem träning inför tävlingarna

- **DAGENS REGLER TILL-LÅTER BARA** att de tävlande VM-ekipagen kör varje sträcka två gånger inför tävlingen. Förr reglerades inte hur mycket de tävlande fick köra.
 - Vi försökte alltid vara på plats två veckor inför varje tävling. Beroende på hur det såg ut och hur mycket vi hann försökte vi köra varje sträcka mellan fem och tio gånger under träningen.
- Att ha ett fungerande familjeliv kunde vara tufft för ett rallyproffs.
 - Men gänget som höll på att åka då, vi var ju tillsammans mycket och bodde på samma ställen långa perioder i samband med tävling. Vi hade det väldigt trevligt.
- Stig berättar om **Björn "Nalle" Johansson** som låg och nött en sträcka extra mycket inför Svenska Rallyt ett år.
 - De hade huggit ner skog sedan vi åkte där året innan. Och Nalle åkte sträckan 20 gånger innan han lärde sig hitta riktigt.
- Men finländarna var värst, enligt Stig.
 - Ja, de finska förarna satt själva och körde sträckorna om och om igen, hela nätterna inför tävling. Medan deras kartläsare var på hotellrummet.
- För att ha en chans att hänga med under tävlingen tvingades svenskarna ut och träna så mycket de orkade, de också.
 - Fast våra kartläsare hade det inte så bra som finländarna. De fick allt vara med och åka på nätterna också.
- Stig tävlade oftast med svenska, beskrivande noter som han utvecklade efterhand.

Resor och boende utomlands

• **NÄR STIGS INTERNATIONELLA KARRIÄR** tog fart på allvar flyttade han utomlands. Fast inte på grund av någon skatteplanering.

– Nä, jag var väl tio, femton år för tidig med tanke på hur lönerna kom att utvecklas. Men vi kunde ju leva på det i alla fall.

Anledningen att **Blomqvist** flyttade till Tyskland och sedan England berodde helt enkelt på att det var smidigare att flyga runt världen med Frankfurt eller Heathrow som utgångspunkt.

Senare hamnade han av familjeskäl som bofast under tre år i Nya Zeeland.

– Men då vart man ju verkligen långt borta från allting. Så 2005–2006 någonstans kom jag tillbaka till Sverige.

Enormt många resor under flera decennier borde ha resulterat i en hel del krångel med förseningar, försvunnet bagage och annat strul.

– Nja, det har faktiskt fungerat rätt så bra. Men det var lite panik en gång när **Cederberg** och jag skulle till Argentina. Av någon anledning flög vi via Miami där vi bara skulle byta flyg.

– Då hade vi inget visum för USA så de satte oss i något jävla rum med femtio andra. Där satt vi och trängdes samtidigt som vi bommade flyget till Buenos Aires. Vi krånglade med någon tullgubbe så vi i alla fall fick gå och äta. Och till sist fattade de väl att vi ville vidare och så kom vi i väg.

Fast resan var inte klar ännu.

– Nä, då kom vi fan till Chile. En jänklig cirkus innan vi var framme i Argentina. Men där gick det smidigt. En kille som jobbade på Audi hämtade oss direkt på plattan, vid flygplanet. Då var det bara att dra, utan att visa en massa pass och skit.

Svenskarna hann precis fram i tid till träningen eftersom de som tur var hade rest med god tidsmarginal.

Tennis med Björn Borg – och nödraketer i Afrika

• **UNDER BLOMQVISTS SAAB-PERIOD** hade **Björn Borg** sin absoluta storhetstid inom tennis. Han hade ett reklamsamarbete med Saab och vid något tillfälle tyckte Saab att de skulle göra ett kul PR-jippo. De båda skulle lära varandra sina respektive sportgrenar.

– Någon tennisstjärna blev jag inte. Men Borg var rätt bra på att köra bil. Det är väl så med alla envisa idrottare, att vad de än får tag i så är de duktiga.

Ett annat minne som dök upp under samtalet var nödraketerna i Afrika.

– Det var i Safari 1984 när jag och **Cederberg** åkte Quattro. Vi sopade i, slog sönder oljepumpen och blev stående.

Långt ute i den afrikanska vildmarken var det inte lätt för mekanikerna i helikoptern att lokalisera de nödställda svenskarna.

– Men teamet hade ett flygplan i luften för radiokommunikation. Och vi hade nödraketer med oss i bilen som vi skickade upp. Då löste det sig. Nödraketer?

– Ja, ja. Det var dåtidens SOS-signaler vet du.



Michèle Mouton lärde sig mycket om körteknik av sin svenske kollega. Fransyskan vann fyra VM-deltävlingar och säsongen 1982 blev hon tvåa totalt i VM-tabellen.

FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

Samarbete med teamkamrater

• **FÖR ALLA INSATTA** är det helt naturligt att det förekommer stallorder. Det har Stig aldrig haft några problem med.

– Teamen lägger så oerhörda pengar på sina satsningar och förarna är anställda för att göra ett jobb. Jag accepterar stallorder så länge de är raka och tydliga och inte en massa hysch-hysch.

Under alla år som proffsförare har Blomqvist fått jobba med många välkända chaufförer. Alla med sina egenheter.

Björn Waldegård var aldrig teamkamrat med Stig. De två svenska stjärnorna samarbetade trots det så gott det gick.

– De tävlingar vi båda åkte tränade vi nästan alltid tillsammans. Och "Walle" var sportens ärliga person. Han sa som det var, om precis allting.

Nästan lika högt betyg får **Walter Röhrl** som Blomqvist beskriver som riktigt proffsig.

I italienska San Remo-rallyt 1984 var det svårt att få fatt i däck som passade Sportquattrons egenskaper. Vid en serviceplats fanns bara fyra däck av den sorten och Blomqvist var övertygad om att Röhrl, som kom in på service några minuter tidigare, skulle ta dessa däck.

– Men han lämnade dem åt mig för att jag körde om VM och han inte körde full säsong. Han var riktigt bra att jobba med. Hade det varit **Mikkola** i stället för Röhrl, så hade han tagit dubbel uppsättning däck om han kunnat, för att inte ge mig någon fördel.

– Mikkola var bra, men man fick ingen hjälp alls av honom.

Rallyvärldens snabbaste kvinna, **Michèle Mouton** då?

– Nja, hon var ju som sydeuropéer är. Fullt från början till slut. Man såg inte henne som en tjej när hon körde. Hon var en konkurrent som åkte riktigt bra.

När Stig kom in som förare hos Audi blev han inledningsvis tredjepilot bredvid Mikkola och Mouton.

– Eftersom jag var sist in i teamet fick jag alltid någon bil som hade gått någon tävling medan de andra fick nya. Men då var ju alla skitfel borta från den jag fick. Det kunde Hannu och Michèle vara lite griniga över och brukade säga: "Stig får ju alltid bästa bilen".

Samtidigt har vissa dragit stora fördelar av Stigs oerhörda talang som chaufför.

– Mouton ville alltid åka med mig på tester. Och i Finland 1984 åkte hon med mig på shake down, på Humalamäki-sträckan. När vi satte snabbaste tid tyckte hon det var så konstigt för det var så odramatiskt.

Hemligheten många ville lära sig var vänsterbromstekniken. Något som Stig menar initierades en gång i tiden av **Åke "Bryggarn" Andersson**.

I slutet av 1980-talet körde den då unga talangen **Carlos Sainz** Ford samtidigt som Stig.

– Han ville lära sig allt och lite till. Åkte jättemycket med mig på tester. Däremot **Didier Auriol**, han kunde ju allting själv. Han var speciell, men han åkte ju fort han med.

Totalseger i extrema VM-tävlingen i Elfenbenskusten 1984 gav VM-guld åt Stig Blomqvist och Björn "Kapten" Cederberg. Detta blev också Stigs sista, eller senaste, VM-delseger i rally.

FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN



Oljedoft säkrade VM-guldet

● **NÄR SÄSONGEN 1984** startade hade Stig ett makalöst bra utgångsläge. Han satt i VM-seriens bästa bil, i det bästa teamet där hela personalen hade direktivet att matcha Blomqvist till VM-guld.

Fast plötsligt kontrakterades även redan dubbele världsmästaren, och inte minst tysken, **Walter Röhrl** som förare till Audi. Stig trodde givetvis att alla favörer skulle ges till teamets landsman.

– Då vart det väl lite kris. Men det löste sig när det visade sig att Röhrl inte var intresserad av att köra en hel VM-serie.

Säsongsinledningen i Monte Carlo-rallyt fick dock Röhrl vinna tack vare en deal att den av de båda som ledde när de kom till slutsträckorna nära Monaco, skulle få vinna tävlingen.

Sedan vann Stig och hans co-driver **Björn "Kapten" Cederberg** tävlingarna i Sverige, Grekland, Nya Zeeland och Argentina. Det gjorde att de hade chans att säkra VM-guldet redan i näst sista rundan, i "Safari-liknande" rallyt i västafrikanska Elfenbenskusten. Den typen av tävlingar har Stig aldrig varit riktigt förtjust i eftersom det är

så många yttre faktorer, förutom körning och bil, som kan påverka resultatet.

– Det var alltid någon cirkus. Till exempel tidskontroller som fattades.

– På träningen var hela Tai Forest, stora skogen, översvämmad. Då fick vi åka runt hela skogen, långt som fan.

Några dagar senare, i tävlingen, kom de till samma område mitt i becksvarta afrikanska natten. Funktionärerna i en passerkontroll visade dem åt höger, dit det varit översvämmat.

– Vi drog i väg, kom en bit och stannade när det plötsligt bara var vatten överallt.

Sedan kom **Hannu Mikkola**, jättestressad, och kom-menderade ut sin svenske co-driver **Arne Hertz** att vada framför bilen.

– Det kanske gick 50 meter. Sedan hade han vatten upp till midjan. Då var det bara att vända och åka tillbaka. Men då såg vi spår från en bil som dragit i väg åt något håll och det var bara att följa dem. Det var för jävligt, vi hade ju inte en susning om vart vi skulle.

Spåren kom från kenyanske Nissan-proffset **Shekhar Mehta**. Men i natten och blötan var det inte alltid lätt att se spåren.

– Men du vet, Castrol R-oljan i hans bil luktade ju bra. Så vi åkte efter doften och spåren i tio mil och kom så småningom till vår serviceplats.

Efter service tänkte Stig vara smart och inte råka ut för något liknande igen. Därför väntade han för att åka efter sina konkurrenter resten av natten.

– Fast då blev det ju torrt och började damma och då såg man inte ett skit.

Det mycket svårkörda äventyret skördade många offer. Bara sex bilar kom i mål. Till slut vann Blomqvist/Cederberg med 22 minuters marginal till Mikkola. Mehta kom in på tredje plats, en timma och fyra minuter bakom.

Därmed var den svenska VM-titeln ett faktum. Fast ett smolk i glädjebägaren var att Stig inte fick köra årsavslutningen i RAC-rallyt eftersom mästerskapet redan var avgjort.

– Det var mycket jobbigt. Dels var det en favorit tävling för mig, dels hade vi en så bra bil på gång med den halv-automatiska PDK-lådan.



FOTO: BILSPORTS ARKIV

Prins Bertil förgyllde Stigs kavajslag under en ceremoni 1983.

Media, prins Bertil och "Carlsson på taket"

● **MED NÅGOT SLÄPIG NÄRKEDIALEKT** har Stig ofta uppfattats som fåordig inför media. Dock aldrig arrogant eller otrevlig. Vad berodde det på? Var han blyg?

– Nä, men journalisterna hade ju koll på allt. Bättre att inte prata för mycket om man inte kan leva upp till det.

På det stora hela har Stig alltid haft en bra relation med media.

– På den tiden (1980-talet) var de både intresserade och pålästa. Ta alla engelsmän, både fotografer och journalister. De var ju medelålders hela gänget och visste vad det handlade om.

Ju mer framgångar, desto mer framträdanden och snack inför media. Efter Stigs stora genombrott, när han tog sin första totalseger i Svenska Rallyt 1971, skulle han intervjuas inför världspressen på presskonferensen.

Erik Carlsson "På taket" högg tag i mikrofonen. På bästa västgötaengelska sa han:

"I shall translate what Stig says. For he speaks no English, and he doesn't speak Swedish either."

När Stig minns detta börjar han skratta.

– Ja, det var ju typiskt Erik.

Drygt tio år senare, 1983, skulle Blomqvist få en av sina allra finaste utmärkelser, "Motorprinsens Medalj". Den delades ut av självaste **prins Bertil**.

– Det var ju en skön gubbe också. Efter prisutdelningen vände han sig till mig och sa: "Nä, nu går vi och tar en gin & tonic".

Förutom Grupp N-VM gjorde Stig och Ana Goni flera WRC-startar. Här med en Skoda Octavia i Spanien 2002.

FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

efter blev det två rallysäsonger med Grupp A-bilen Sierra RS Cosworth.

Åren gick. Han rallytävlande med en mängd olika bilmodeller fram till år 2000. Då hände något som skapade comeback i VM, om än inte på högsta nivå.

– Jag åkte långdistanstävlingen London–Sydney (och vann) med australiensaren **Ben Rainsford** som kartläsare i en Ford Capri. Tävlingen höll ju på en månad så vi hade gott om tid att prata med folk.

Det ena gav det andra. **Ana Goni** från Venezuela åkte tävlingen med britten **Mike Corns** i en David Sutton-Escort. Och de stöttade gamle rallyföraren **Roger Clarks** son, **Olly**.

– Jag tyckte att de kunde hjälpa Olly att åka vanliga tävlingar i stället. Det gjorde de och Goni åkte med honom. Men de skrotade i Finland 2000 och då tyckte Ana att hon var för gammal för att åka på taket och greja.

David Sutton ställde frågan till Stig om han ville köra Grupp N-VM med Goni som co-driver. Klart han var intresserad av det!

De åkte inte bara Grupp N-VM utan alla möjliga tävlingar. Även WRC-Skoda i några VM-race och Midnattssolsrallyt med Escort samt klassiska Safarirallyt. Mer än fem säsonger gjorde de i olika rallybilar runt hela världen.

– Det var en kul tid det också.

På senare år har Blomqvist hållit i gång rallylivet med en mängd historiska tävlingar, shower och jippon. Dessutom en hel del historisk racing.

Och i år, 2021 när han fyller 75, tävlar han i Porsche Sprint Challenge.

– Man är väl inte med i tempot längre. Men det är skitkul att få vara med och köra!

Rallylivet efter Grupp B

● **EFTER FLERA FATALA** olyckor förbjöds spektakulära rallyklassen Grupp B i ett hastigt beslut av internationella bilsportförbundet.

– Lite överreaktion tycker jag. Det tog ju bara ett halvår innan de åkte vidare i alla fall, kommenterar Stig och utvecklar sitt svar.

– Problemet var att de här bilarna kom ut lite för enkelt till vem som helst. VM-proffsen fick ju erfarenhet att hantera bilarna genom mängder av tester.

Ett år innan Grupp B begravdes lämnade Stig Audi för att köra Ford. Det var inte enkelt. Audi ville behålla honom och gick så långt att blivande toppchefen hos

tyska biltillverkaren, **Ferdinand Piëch**, flög helikopter till Stig för att försöka övertala honom att stanna hos Audi.

– Han var en go gubbe. Där var det ja eller nej. Inget kanske. Men jag hade bestämt mig.

1986 körde Stig Ford RS200 och även två VM-lopp i Peugeot 205 T16. Där-

TRACTIVE
motorsport transmissions

RD905 Differential Volvo 1031 HT Drivaxel Volvo 240, 940 HT

Sekventiell växellåda, rampdiff och drivaxlar

Gör som Patrik Flodin, SM-segraren i 2WD 2020 och utrusta din Volvo med Tractives RD905 växellåda, rampdiff och nytillverkade drivaxlar för Volvo 940 med grövre diameter vid splinesen in i differentialen, passar ej standard diff. Utformad för standard hjullager och pinnbultar.

Tractive AB | bjorn.engstrom@tractive.se | +46 243 221155 | +46 72 252 21 15 | www.tractive.se

Vänligen notera att produktbilderna ej är i proportion till varandra

SM-guldet i rally 1994 rankar Stig högt. På bilden firar han med co-drivern Benny Melander (t.v.) och då knappt ettårige sonen Tom.

FOTO: TONY WELAM



Världsmästaren vann SM

● I BÖRJAN AV 1990-TALET

åkte inte Stig särskilt mycket rally jämfört med vad han gjorde tio år tidigare. Suget fanns kvar och via kontakter på Ford fick han veta att det stod en Grupp A-Escort RS Cosworth i England som inte användes.

Samtidigt hade Växjö-baserade Team Itchi Ban och deras starke man, **Christer Johansson**, börjat titta utanför racing-horisonten.

– Chrille hade lite sponsorkontakter och frågade mig om vi skulle göra något. Jag sa att det fanns en rallybil i England och till slut bestämde vi att jag skulle köra rally-SM 1994.

Med en mångfaldig svensk mästare som dessutom blivit världsmästare tio år tidigare lyftes nivån direkt på rally-SM. Där skulle Stig få möta svenska stjärnor som Toyota-duon **Tomas "Gullabo" Jansson**

och **Thomas Rådström** samt Mazda-piloten **Mats Jonsson** och många fler.

– De åkte riktigt fort. Och jag hade lite flyt, framförallt på vintern då jag tror att Forden gick bättre än Toyotorna.

Fast det var krångel innan Blomqvist och hans VM-erfarne co-driver **Benny Melander** ens kunde starta.

– Det roliga var att vi inte skulle få åka. Jag kommer inte ihåg exakt hur det var,

men det var något problem med att jag och Benny inte hade gått en notkurs.

Stig skrattar när han berättar om cirkusen. – Lite skrämmande faktiskt. Men till sist fattade de att vi faktiskt hade åkt med noter några år ...

Stig är stolt över sitt nionde SM-guld i rally, trots alla tidigare framgångar.

– Ja, för mig står det rätt högt i kurs faktiskt.

Intresset förs vidare av sönerna

● **STIGS SÖNER, TOM OCH PAUL**, fick tidigt upp intresse för racing.

Tom föddes i november 1993 och efter fostran i karting körde han Formula Renault 2.0 i Sverige 2009. Året därpå blev han den dittills yngste mästaren i brittiska Formula Renault.

Han bor i England och tävlar i år i VM-serien ABB FIA Formula E.

Lillebror Paul såg dagens ljus i juli 1995.

Han är bosatt på sydön i Nya Zeeland där han bland annat jobbar som instruktör på en racinganläggning.

– En period körde han också Formula Renault och vann faktiskt en del, bland annat i Holland. Nu tävlar han inget, men försöker väl hitta något att köra. Den han jobbar åt åker en hel del, berättar Stig.

Deras världskända pappa har naturligtvis kunnat låsa upp en del viktiga branschdörrar åt ungdomarna. Men någon större mentorsroll har han inte åtagit sig.

– Tom var ganska självgående redan från början. Jag har varit med båda lite i bakgrunden, men det är bäst att grabbarna får klara sig själva.

Stigs tips till dig med ambitioner

● **IBLAND BLICKAR STIG TILLBAKA** på sin omfattande och mycket framgångsrika karriär i ett flertal bilsportdiscipliner. Har du uppnått allt du vill inom bilsporten?

– Ja, det får man väl säga att man har gjort. För nu är det väl för sent i alla fall ...

Stig skrattar och tillägger:

– En grej man kunde ha gjort annorlunda skulle ha varit att ta sig utomlands tidigare. Men jag hade det bra på Saab.

Det för oss in på vad Blomqvist med all sin erfarenhet och kunskap kan tipsa unga talanger om. Vad ska ungdomar med internationell ambition tänka på?

– Ta dina pengar och åk utomlands så snart du kan. Det är lika dyrt att åka hemma och det ger ingenting. Förarna i Sverige åker skitbra, men det är ett helt annat tempo och uppmärksamhet i internationella serier.

Stig menar också att det är väldigt viktigt att köra bil så ofta som möjligt och även att lära sig bilens teknik för att både kunna skruva och få förståelse för grejerna.

Dessutom, när du väl beger dig utomlands bör du ha folk som tar hand om kontakter och kontrakt med team och sponsorer.

– Många stupar på att de ska göra allt själva. Det går inte, du kan inte ha fokus på det du ska göra, test och tävling, om du samtidigt ska hålla på med allt annat.

Stig Blomqvist – historik rally-VM

- ✓ Världsmästare: 1984.
- ✓ Tvåa i rally-VM: 1985.
- ✓ VM-starter: 122 st mellan 1973–2006.
- ✓ Pallplaceringar i VM-tävlingar: 33 st (1973-1992).
- ✓ Första VM-starten: Svenska Rallyt 1973.
- ✓ Senaste VM-starten: Svenska Rallyt 2006.
- ✓ Första VM-segern: Svenska Rallyt 1973.
- ✓ Senaste VM-segern: Elfenbenskusten 1984.
- ✓ 11 vunna VM-deltävlingar: (Sverige 1973, 1977, 1979, 1982 och 1984), (Argentina 1984), (Elfenbenskusten 1984), (Grekland 1984), (Italien 1982), (Nya Zeeland 1984), (Storbritannien 1983).
- ✓ 17 bilmodeller i VM: Audi Quattro – 32 starter, Mitsubishi Lancer Evo – 15 st, Ford Sierra – 12 st, Saab 99 – 12 st, Saab 96 V4 – 10 st, Subaru Impreza – 10 st, Nissan Sunny GTi-R – 7 st, Ford Escort RS Cosworth – 5 st, Ford RS200 – 4 st, Skoda Octavia WRC – 4 st, Talbot Sunbeam Lotus – 3 st, Peugeot 205 T16 E2 – 2 st, Skoda Felicia Kit Car – 2 st, Ford Puma Kit Car – 1 st, Lancia Stratos – 1 st, Opel Calibra – 1 st, VW Golf – 1 st.
- ✓ 8 kartläsare i VM: Björn "Kapten" Cederberg (SWE) – 41 starter, Ana Goni (VEN) – 28 st, Benny Melander (SWE) – 22 st, Hans Sylvan (SWE) – 13 st, Bruno Berglund (SWE) – 12 st, Arne Hertz (SWE) – 4 st, Ragnar Spjuth (SWE) – 1 st, Victoria "Vicki" Dykema-Gauntlett (USA) – 1 st.
- ✓ Rally-VM instiftades 1973. De första fyra åren kördes bara märkesmästerskap. 1977 och 1978 korades de bästa förarna till vinnare av "FIA Cup for Rallydrivers". Första officiella VM-titeln för förare delades ut 1979.

Fler framgångar

- ✓ 9 SM-guld i rally: 1971, 1973, 1974, 1975, 1976, 1978, 1980, 1982 och 1994.
- ✓ 6 SM-guld i backe: 1982, 1983, 1987, 1988, 1989, 1993.
- ✓ 1 SM-guld i rallycross: 1983.
- ✓ 1 SM-guld i racing: 1990.
- ✓ 1 SM-guld i tillförlitlighet: 1971.
- ✓ Brittisk rallymästare: 1983.
- ✓ Två segrar i Race of Champions: 1989 (Nürburgring mot Walter Röhrl), 1990 (Barcelona mot Tommi Mäkinen).
- ✓ Vinnare av Midnattssolsrallyt: 2009 (Co-driver Leif Ahlin).
- ✓ Vinnare av East African Safari Classic Rally: 2015 (Co-driver Stéphane Prévot).
- ✓ Vinnare av London-Sydney: 2000 (Co-driver Ben Rainsford)
- ✓ Autosport International Driver Award: 1983.
- ✓ Motorprinsens Medalj: 1983.
- ✓ Stora Grabbars Märke: 1972.

FOTO: GÖRAN THOBIASSON/BILSPORTS ARKIV



Stig har inte gjort särskilt många avåkningar. Men här, i Mälarrallyt 1978, stjälpde Saab 99:an. Hans Sylvan åkte med.

Inte känd för att åka av ...

● **TROTS ATT HAN KÖRT** oerhört många biltävlingar är Blomqvist inte känd för att ha gjort särskilt många avåkningar. Stig skrattar när vi påpekar det och replikerar snabbt:

- Nä, man åkte väl för sakta då.
- Fast med V4:an skulle man ju i alla fall ha en rullning varje år. Annars var det för dåligt. Den bilen var ju som gjord för att stjälpas med, och sedan fortsätta. Den tålde stryk.
- Tyvärr var det ofta i RAC-rallyt som man rullade. Men folk i England som åkte Saab privat var så jåkla entusiastiska så de lånade ut rutor och fan och hans mormor till höger och vänster åt oss.

Anledningen till de ganska få avåkningarna genom åren förklarar Stig så här:

- Man har väl ganska bra bilkontroll som det verkar. Och man har kört mycket bil och vet vad som kan hända. Jag började redan i tolvårsåldern att köra så mycket jag orkade på sjön hemma.

Starta din prenumeration redan idag!

Med **löpande kortbetalning** betalar du enkelt din prenumeration och sparar pengar jämfört med butikspris.



65:-/tidning

Enkelt - pengarna dras automatiskt från ditt kontokort den 27:e inför varje nummer av tidningen.

Prisvärt - du betalar bara 65 kr per tidning jämfört med 89 kr i butik.

Bekvämt - du missar inget nummer av tidningen och får den bekvämt hem i brevlådan.

Valfrihet - du kan när som helst avsluta din prenumeration.

Beställ på
rallyracing.se/prenumerera
eller ring vår kundservice på 0455-30 29 30



Från vänster, Timmy och Kevin.

Bröderna Hansen dubbelsegrade

● **SUPERCAR-KLASSEN** mönstrade 16 ekipage när VM-säsongen 2021 öppnade på Catalunya-banan strax utanför Barcelona. Och med facit i hand blev det bröderna **Hansens** helg.

Storebror **Timmy** (världsmästare 2019) var kvalbäst efter fyra omgångar med lillebror **Kevin** på andra plats.

De båda vann sedan var sin semifinal och ställdes bredvid varandra i finalens första startled.

På fjärde varvet kom Kevin ut ur jokerspåret med hög fart och passerade Timmy och **Johan Kristoffersson** på ytterspår. Efter det draget kunde Kevin köra i det närmaste ohotad mot finalsegern. Detta var Kevins andra finalseger i VM-sammanhang.

– Det här betyder så mycket för mig, jublade Kevin efteråt. Jag visste att vi hade en bra bil och Johan bjöd på hårt motstånd hela helgen. Att jag lyckades hålla honom bakom mig i semifinalen var nyckeln för mig.

Efteråt, på prispallen, reflekterade Kevin över att herrarna på hans respektive sida, Timmy och Johan, tillsammans har fyra VM-guld i rallycross.

– Vilken start på säsongen!

Timmy var inte sen att berömma sin lillebror:

– Jag är väldigt stolt över honom. Jag vet hur hårt han jobbar och hur han har utvecklats.

Teamchefen och pappan, **Kenneth Hansen**, kommenterar:

– Vi hade inte optimal fart hela helgen. Kristoffersson var extremt snabb under lördagens kvalomgångar, men vi hade bra däck för semifinalerna och mycket bra däck till finalen. Vi gjorde mycket bra jobbarvarv den här helgen och våra mekaniker har gjort ett fantastiskt bra jobb.



Besvärlig start för Kris

● **TREFALDIGE** världsmästaren **Johan Kristoffersson** (bilden) anmälades ganska sent till årets säsong där han ska tävla för KYB EKS JC i en Audi S1.

Hans inledning på säsongen blev dock sämsta tänkbara. I första kvalomgången visade sig data-loggern i hans bil inte vara inkopplad, på grund av fel på en kabel. Därmed diskvalificerades Johan från första kvalet.

Därefter imponerade Kristoffersson genom att vinna de följande tre kvalomgångarna. Han fick köra

semifinal där han blev tvåa bakom **Kevin Hansen** och placerades i andra startled inför finalen där han slutligen blev trea efter bröderna Hansen.

– Första tävlingen för mig med det här teamet och i den här bilen. Bilen var en dröm att köra och teamet har jobbat riktigt hårt. Nu måste vi fortsätta pusha. Det är mycket som kan hända i rallycross. Jag kommer att behöva mer tid i bilen för att tillsammans med teamet kunna hitta exakt rätt inställningar för alla förutsätt-

Urstarka svenskar i topp

Äntligen drog VM-säsongen i rallycross igång. Premiären hölls på Catalunya-banan en bit utanför Barcelona.

Förutom SuperCar kördes även enklare RX3 och inte minst världspremiären för eldrivna RX2e.

I SuperCar-klassen dominerade svenskarna som tog kommandot över hela prispallen.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), RED BULL CONTENT POOL (FOTO)

Finalstarten med bröderna Hansen i topp. Kevin till vänster och Timmy till höger. Tätt bakom Kevin syns Johan Kristoffersson och Kevin Abbring. Bakom Timmy attackerar Krisztián Szabó och René Münnich.





toffersson

ningar på banan, kommenterade Johan.

Teamchefen **Joel Christoffersson** sammanfattar:

– En tredjeplats var inget vi hade hoppats på med tanke på farten vi haft hela helgen. Men efter missödet i första kvalomgången får vi vara jättenöjda. Även om det inte var något vi kunde styra över så är vi så klart ansvariga för vad som hände och får ta konsekvenserna. Johan känner sig allt mer hemma i bilen. Vi har lite grejer att slipa på och kommer vara redo att kämpa vidare i Höljes.



Tät finalstart i RX2e med Guillaume De Ridder i ledning.

FOTO: FIA RX2E/PRESSRELEASE

De Ridder historisk RX2e-vinnare

● **TIO BILAR** kom till start när första mästerskapstävlingen med helt eldrivna rallycrossbilar hade premiär i samband med VM-helgen i Barcelona.

RX2e-bilarna är fyrhjulsdrivna med två av varandra oberoende motorer fram och bak. Total effekt är 250 kW (335 hk) med ett vridmoment på 440 Nm. Bilarnas prestanda beskrivs som "Ett stort steg framåt jämfört med existerande SuperCar Lites".

28-årige belgaren **Guillaume De Ridder** vann samtliga fyra kvalomgångar, första semifinalen och därefter finalen. Därmed är han historisk som den förste vinnaren någonsin i FIA RX2e.

Tonåringarna **Ole Henry Steinsholt** (Norge) och **Patrick O'Donovan** (Storbritannien) blev tvåa respektive trea.

Helgen bjöd på dramatik med flera avåkningar och kollisioner. I fjärde kvalomgången rejsade De Ridder och jamaicanen **Fraser McConnell** sida

vid sida. Första semifinalen resulterade i en spännande duell mellan De Ridder och finländaren **Jesse Kallio**. Den sistnämnde körde aggressivt, men utan att lyckas stressa belgaren till misstag.

Finalen inleddes med att McConnell och Kallio kraschade och var ute ur leken. De Ridder kunde sedan vinna tämligen ohotad.

Givetvis var belgaren mycket nöjd med att ta premiärsegern i ett startfält bestående av ett flertal snabba chaufförer. Han berömde även den helt nya bilen som enligt honom hade fungerat helt felfritt hela helgen.

RX2e möts för nästa drabbning i samband med VM i Höljes tredje helgen i augusti.



RX2e-bilarna är utvecklade av QEV Technologies i samarbete med svenska Olsbergs MSE. De fungerade riktigt bra under premiärhelgen och krävde endast mindre underhåll. Här får Ole Henry Steinsholts bil en översyn.

VM-kalendern 2021

- 1) Spanien, Barcelona, 2021-07-24
- 2) Sverige, Höljes, 2021-08-22
- 3) Frankrike, Loheac, 2021-09-05
- 4) Lettland 1, Riga, 2021-09-18
- 5) Lettland 2, Riga, 2021-09-19
- 6) Belgien, Spa Francorchamps, 2021-10-10
- 7) Portugal, Montalegre, 2021-10-24
- 8) Tyskland 1, Nürburgring, 2021-11-27
- 9) Tyskland 2, Nürburgring, 2021-11-28



Topptrion i RX3. Från vänster: Timur Shigabutdinov, Yuri Belevskiy och Zsolt Szijj Jolly.

Barcelona 24 juli 2021

FINAL SUPERCARS

- 1) Kevin Hansen, Sverige, Peugeot
- 2) Timmy Hansen, Sverige, Peugeot
- 3) Johan Kristoffersson, Sverige, Audi
- 4) Krisztián Szabó, Ungern, Hyundai
- 5) René Münnich, Tyskland, Seat
- 6) Kevin Abbring, Nederländerna, Renault

FINAL RX2E

- 1) Guillaume De Ridder, Belgien
- 2) Ole Henry Steinsholt, Norge
- 3) Patrick O'Donovan, Storbritannien
- 4) Pablo Suárez, Spanien
- 5) Jesse Kallio, Finland
- 6) Fraser McConnell, Jamaica

FINAL RX3

- 1) Yuri Belevskiy, Schweiz, Audi
- 2) Timur Shigabutdinov, Ryssland, Audi
- 3) Zsolt Szijj Jolly, Ungern, Audi
- 4) Kobe Pauwels, Belgien, Audi
- 5) Marat Knyazev, Ryssland, Audi
- 6) Damian Litwinowicz, Polen, Audi



Bra fart hjälpte inte när Niclas Grönholms VM-äventyr tog slut mot en däckbarriär i inledningen av andra semifinalen.

VM-noterat

✓ Tävlingsdagarna i Spanien hölls fredag och lördag. Alla körningar, utom tredje kvalet, hölls under eftermiddag och kväll.

✓ På grund av naturkatastrof, enorma regnoväder, tvingas den tyska VM-arrangören flytta sin tävlingshelg på Nürburgring till slutet av säsongen, nämligen sista helgen i november. Då planeras en dubbeltävling.

✓ Ryske SuperCar-stjärnan **Timur Timerzyanov** tvingades avstå start i Barcelona sedan han testat positivt för covid-19.

✓ **Timmy Hansen** är den ende föraren som startat i samtliga 80 VM-deltävlingar i rallycross sedan premiären 2014.

✓ **Niclas Grönholm** var kvalfyra och startade i andra semifinalen. Där bröt han direkt efter en krasch i däckbarriären.

✓ **Dan Öberg** körde sitt livs första deltävling i rallycross-VM och blev därmed den 28:e svensken som gjort minst en VM-start. Dessvärre räckte inte tempot till semifinalkörning. Dan såg inhopet som en bra uppvärmning för SM- och RallyX Nordic-finalen på hemmabanen i Arvika i mitten av augusti.

✓ **Peter Hedström** startar i den svenska VM-deltävlingen, den tredje helgen i augusti, i **Marcus Grönholms** team GRX-SET World RX Team.

Drömmen

Dino Beganovic lever ett unikt liv som officiell Ferrari-junior i Italien. Innan han ens har åldern inne för körkort har han hunnit etablera sig i den stenhårda europeiska formelbilshierarkin – och lämnat sitt hemland för att följa F1-drömmen.

AV MATTIAS PERSSON (TEXT), PREMA FOTOFORMULA K (FOTO)



Formula Regional European Championship Kalender 2021

18 april, Imola, Italien
 9 maj, Barcelona, Spanien
 23 maj, Monaco
 30 maj, Le Castellet, Frankrike
 20 juni, Zandvoort, Nederländerna
 25 juli, Spa Francorchamps, Belgien
 8 aug, Nürburgring, Tyskland – INSTÄLLD *
 12 sep, Spielberg, Österrike
 10 oktober, Mugello, Italien
 31 oktober, Monza, Italien
 * Nytt datum senare i höst planeras.

om Formel 1

Senast vi träffade Dino Beganovic för ett längre reportage var inför förra årets säsong. Då, i februari 2020, var Linköpings stora racinghopp fortfarande rykande färsk från karting – och vi hade bara flyktigt i periferin hört talas om begreppet coronavirus. Det har onekligen runnit en del vatten under broarna sedan dess.

Idag är Dino Beganovic snarare en tämligen erfaren formelbilsförare, med en lovande debutsäsong i ryggen i det stenhårda italienska Formel 4-mästerskapet där han slutade trea totalt i sylvass konkurrens.

Stödet från Ferrari Driver Academy, den stegrande hingstens officiella F1-juniorprogram, finns kvar och under 2021 har 17-årige Beganovic avancerat till den snabbare och större kategorin Formula Regional European Championship (i praktiken jämförbar med Formel 3).



FOTO: THOMAS LINDBERG

Dino Beganovic och CIK-FIA-presidenten, före Formel 1-stjärnan Felipe Massa, vid karting-VM i Kristianstad i september 2018. Beganovics talang drog ögonen till sig från flera håll under kartingtiden, och ledde till slut till kontrakt med Ferraris juniorakademi.

”Man kan inte vända sig om och titta över axeln. Man måste ha en annan känsla för var de andra förarna är.”



Heja Sverige!
Dino Beganovic är ett av våra allra största hopp på den europeiska formelbilstappan just nu. Efter en stark tredjeplats i italienska Formel 4 tävlar Linköpingstalangen i år i stenhårda Formula Regional European Championship. Drömmen är att köra Formel 1 för Ferrari.

Så, vilka lärdomar drog han egentligen under debutåret, detta vårt just nu främsta namn på den branta racingtrappan mot Formel 1?

– Först och främst tycker jag att det var en bra säsong, säger Beganovic i en första summerande analys av 2020. Trea i mästerskapet, det var ett riktigt bra resultat och farten fanns oftast där. Mitt stora mål var att lära mig av allt som hände, och det gjorde jag verkligen. Jag har blivit mer insatt i ingenjörsbiten och jag ställer många frågor. Jag förstår mycket mer.

FRÄMST INSÅG DINO vikten av att vara konsekvent och att ta poäng i varje race.

– Största lärdomen var att avstå från de mest onödiga riskerna som gör att du blir stående vid sidan av. Jag ville lite för mycket i början och var för ivrig. Det gör stor skillnad i mästerskapet när det är så jämnt som det är i de här klasserna.

Det kan låta som en självklarhet – ”att alltid ta poäng” – men är långt ifrån så svartvitt när adrenalinet rusar genom kroppen och du ligger centimetrar från en annan bil i 200 km/h.

Där och då är den mentala insikten i sig ofta nyckeln till att faktiskt kunna göra rätt riskbedömning, och fatta det där tiondelsbeslutet som kan hjälpa – eller stjälpa – en hel säsong. Du måste slåss mot din egen reptilhjärna.

– Det tog också lite tid att vänja sig vid själva övergången från karting till bil, fortsätter Beganovic. En bil är så mycket större. Man kan inte vända sig om och titta över axeln. Man måste ha en annan känsla för var de andra förarna är, och även lära sig att använda backspeglarna. Man måste planera sina omkörningar mer, man kan inte bara kasta sig in på innern.

BEGANOVIC VAR OCKSÅ inblandad i en del incidenter i början av förra året, men växte i takt med erfarenheten. Mot slutet av säsongen var han ofta säkerheten själv och missade bara topp fem i ett enda av de fem sista racen. Ingen dålig bedrift i vad som betraktas som världens tuffaste Formel 4-mästerskap, med över 30 bilar till start och förare från de största juniorprogrammen – inklusive Ferraris och Red Bulls – på gridden.

Formula Regional European Championship är positionerat på nivån mellan FIA:s Formel 4- och Formel 3-mästerskap. Inför årets säsong slogs serien ihop med Formula Renault Eurocup, vilket har sammanfört en stor andel av världens mest lovande racingtalanger under samma tak. Konkurrensen, utan att överdriva, är knivskarp.



Den allra största framgången kom i säsongens näst sista deltävling, på Imola – passande nog Ferraris egen bakgård inte långt från fabriken i Maranello. Beganovic tog sig upp på pallen i alla helgens tre race, och körde hem bilracingkarriärens första seger i eftertrycklig stil från pole position och med snabbaste varv.

Sex pallplatser, en seger, två pole positions och brons i mästerskapet var ett bra facit när 2020 skulle summeras. Framför sig i totalen hade Beganovic bara två hemmaförare i form av italienerna Gabriele Minì (som stöttas av Nicholas Todts managementbolag All Road) och Francesco Pizzi.

DET ÄR I ITALIEN som Dino Beganovic präglas som racerförare. Redan under kartingtiden spenderade han en stor del av sin tid här, och förra sommaren gick flyttlasset fullt ut när han 16 år ung tog beslutet att satsa allt på sin sport.

Ferrari vill ha sina adepter så nära verksamhetens hjärta som möjligt, och dessutom kör Beganovic för det italienska teamet Prema – som sedan länge samarbetat med just Ferraris juniorkademi FDA. Bland de förare som kört för Prema på inrån

”Vi har inte haft farten för topp tre, även om vi har en stigande kurva igen just nu.”



Dino och Rickard Rydell i samband med Bilsportgalan 2020 i Sandviken. Rydell vägleder Beganovics karriär ur ett strategiskt perspektiv och bistår med viktiga råd och tips.

från Ferrari märks F1-stjärnor som Charles Leclerc, Mick Schumacher, Antonio Giovinazzi och Lance Stroll.

DET RÅDER INGEN TVEKAN om att Beganovic har fått sitt livs chans.

– Ferrari gör väldigt mycket för att hjälpa mig att utvecklas, både på och utanför banan. Det är fysisk och mental träning, genomgång av data och analyser inför varje race. Många av oss juniorer bor tillsammans i ett hus som FDA ordnat i Modena. Just nu bor jag mest tillsammans med Arthur Leclerc (F3; lillebror till Charles), Maya Weug (F4; den första kvinnliga föraren någonsin i Ferraris akademi) och James Wharton som kör karting.

– Det är en skön stämning i huset. Vi tävlar ju inte mot varandra, så vi delar med oss väldigt öppet av våra erfarenheter och hur vi känner.

Att lämna tryggheten hemma i Linköping, precis inför gymnasiet med allt som hör därtill, har dock förstås också varit känslösamt.

– Att säga hej då var svårt. Man har ju vuxit upp där hemma och har alla sina kompisar där, men det har ändå gått bra. Jag försöker hälsa på varannan månad, så

FOTO: JOACHIM CRUUS

man kommer tillbaka och hinner ses. Ibland är det nog bra att man hinner sakna varandra också, och mamma och pappa kommer till de flesta racen.

ÅRETS SÄSONG har inneburit ett nytt kliv för Dino Beganovic. Satsningen riktas numera in på Formula Regional European Championship; en serie på stark uppgång efter en sammanlagning med klassiska Formula Renault Eurocup under vintern. Bilarna är av F3-spec med en 1.8-liters Renault/Alpine-motor på 270 hk.

Här sammanförs under 2021 flera av Beganovics starkaste konkurrenter från i fjol, tillsammans med erfarna andraårsschaufförer och nykomlingar från andra vassa mästerskap i ett veritabelt getingbo av talang.

Det började lovande – Beganovic låg fyra i premiären på Imola innan han kolliderade med en konkurrent och föll tillbaka – men sedan dess har hela Prema-teamet haft det tufft. Det vanligtvis så oerhört framgångsrika stallet, med otaliga mästartitlar på alla nivåer från Formel 4 till Formel 2, har bara vunnit ett enda lopp när sex av tio deltävlingar (12 av 20 race) har avverkats.

Beganovic ligger för tillfället på 15:e plats i det sammanlagda mästerskapet, och femma bland årets rookies. I täten har det mesta så här långt istället handlat om de två franska teamen ART och R-Ace GP, vars förare sinsemellan ockuperar de fem främsta platserna i tabellen. ART:s Grégoire Saucy leder betryggande efter sju segrar.

– Vi har haft problem i år, medger Beganovic utan omsvep. Vi har inte haft farten för topp tre, även om vi har en stigande kurva igen just nu (Beganovic har precis kört hem sitt bästa resultat för året – P4 – på Spa när detta skrivs). Vi är inte där vi vill vara, och inte där teamet har varit innan. Jag förväntade mig att vi skulle vara på en högre nivå.

SAMTIDIGT ÄR DET TYDLIGT att Beganovic, om än lite mer i skymundan, fortsätter att göra ett bra jobb även i år. Fartmässigt har han allt oftare kopplat greppet internt över de andra två Prema-förarna, den estländske Mercedes-junioren Paul Aron (vars storebror Ralf driver Premas Formula Regional-program) och spanjoren David Vidales, som båda två gör sina respektive andra säsonger i mästerskapet.

– Det viktigaste för mig i en sådan här situation är att vara snabbast i teamet, och det har jag varit allt som oftast under de senaste helgerna. Samtidigt tycker jag inte själv att jag har maximerat det vi har. Det har varit små misstag här och där,

jag försöker fortfarande pusha lite för mycket. Vi misstänker att vi inte får däckerna att jobba som de ska. Vi jobbar verkligen stenhårt för att hitta rätt, men det är inte lätt.

Ibland, menar Beganovic, kan jakten på förbättring till och med bli lite för intensiv.

– Under helgen på Paul Ricard, där vi verkligen inte var snabba, var vi kvar på banan till midnatt och kollade data. Just den gången var det viktigt att vi jobbade som ett team för att gräva oss ur det där, men ibland känner jag nästan att det kan bli för mycket analyser, för mycket information. I formelbil blir det ganska lite körning på en dag; två, max tre pass. Däremellan sitter man nästan hela tiden och tittar på data. Risken är att man stirrar sig blind. Jag har försökt börja jobba mer kortfattat med min ingenjör, att notera det viktigaste och fokusera på det.

FORTFARANDE ÅTERSTÅR nästan halva säsongen, men i bakgrunden viks alltmer tid åt arbetet inför 2022. Beganovics karriär vägleds av mentorn Rickard Rydell, som försöker lägga ihop det snåriga pusslet med allt som krävs utanför banan för att skapa rätt förutsättningar på den samma.

Vad framtiden har att bjuda återstår att se, men Beganovic har själv tidigare sagt att drömmen på sikt är att köra Formel 1 för Ferrari. Hur ser han nu, med snart två års insyn i den komplicerade formelbilsvärlden, på sin egen målbild?

– Jag tycker att man ska göra skillnad på mål och dröm, säger han tänkvärt. Målet är att bli bättre och bättre för varje dag, i varje steg jag tar. Det gäller att vara redo när chansen kommer. Drömmen är att köra Formel 1 för Ferrari. Jag inser nu att det är en lång väg. Jag inser att det inte kommer bli lätt – men jag har självförtroendet.

EN FÖRSTA SMAK AV Formel 1 har Dino Beganovic faktiskt redan fått. Under de första tre deltävlingarna i år var Formula Regional supportklass till Grand Prix-cirkusen – bland annat vid självaste Monacos Grand Prix – och premiären på Imola var första gången som Beganovic besökt ett F1-race i verkliga livet.

– Vi stod i sista kurvan och såg bilarna åka förbi. Hörde ljudet. Allting runt omkring, alla motorhomes ... Det var supercoolt. En stor känsla.

Vem vet, kanske står det en annan 17-åring vid Rivazza-svängarna om tio år, och sneglar mot en röd Ferrari. Kanske, om drömmar får slå in, med "D. Beganovic" inpräglad vid sittbrunnen. ●

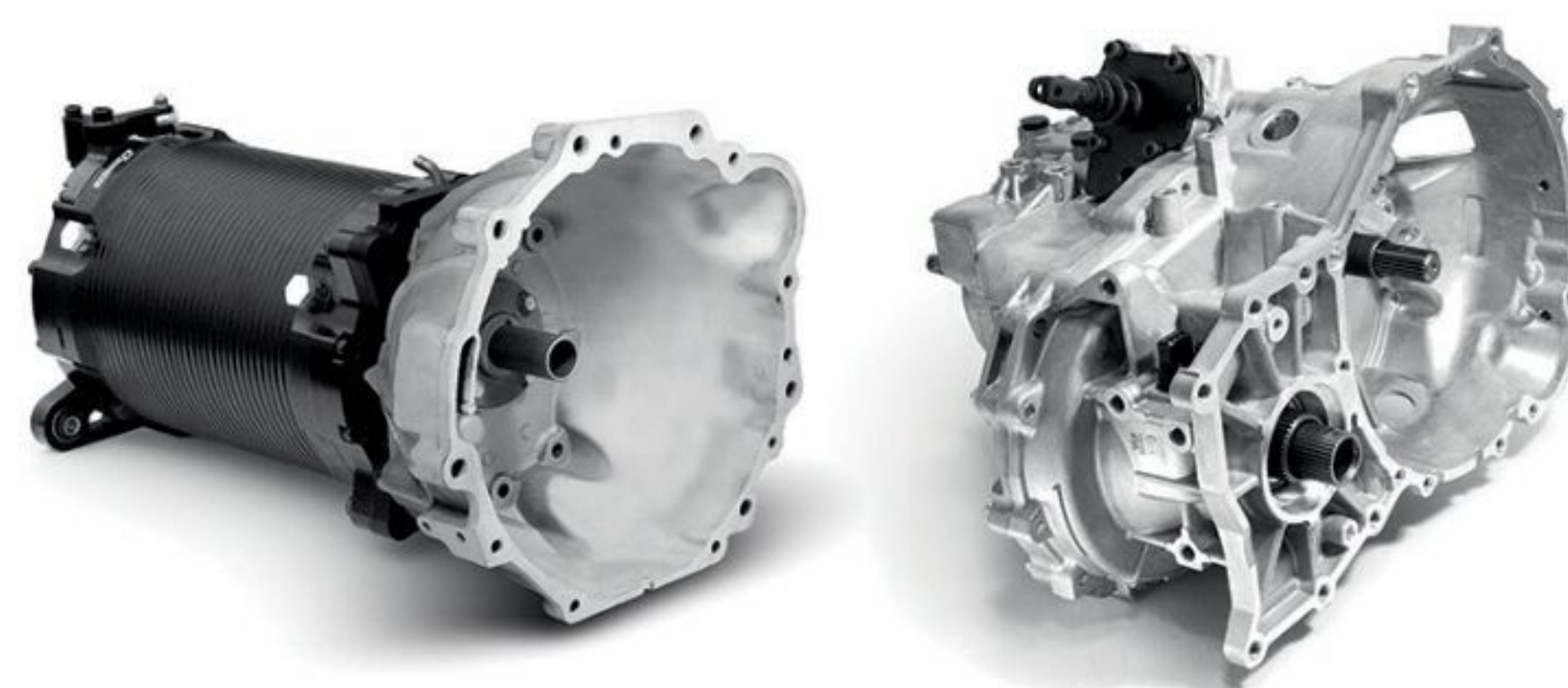


3-VÄGSDÄMPARE MED HYDROSTOP RALLY/RALLYCROSS/RACING

**BMW
MITSUBISHI
SUBARU
FORD
M.M.**



**SEKVENTIELLA,
H-LÅDOR OCH DREVSATSER**



motor nord

060-15 74 00 • WWW.MOTORNORD.SE

RACINGFEST

KINNEKULLE RING 3-4 SEPTEMBER

Fredag: Test och kval 9.00-17.00

Lördag: Race 9.00-17.00

SSK-SERIEN, AQUILA OCH LEGEND CARS



Restaurang, speaker,
gratis parkering,
gratis publikplatser,
resultat via webben,
inträde end. 100:-
VÄLKOMNA!

FÖR 40 ÅR SEDAN

● **NATTKÖRNING** handlade det till stor del om på den tiden i det finska VM-rallyt – Jyväskylän Suurajot/Rally of the 1000 Lakes. Mer än hälften av sträckorna kördes i mörker, som här där **Stig Blomqvist/Björn Cederberg** sladdar genom en kurva med sin fabriks-Talbot Lotus.



FÖR 30 ÅR SEDAN



● **ENKEL MATCH** hade trion **Per Eklund-Ingvar Carlsson-Håkan Johansson** att säkra varsitt back-SM-guld, när säsongsfinalen avgjordes i Mariefors nära Göta Kanal mellan Norrköping och Söderköping.

I värstingklassen RC Sport var fighten mest öppen. Per Eklund i MG Metro 6R4 och norrmannen **Thor Holm** i Ford RS200 hade två vinster var i bagaget, men Per på pappret en stor poängledning. Marieforsresultatet måste räknas som ett av fem i slutsumman och var därmed i praktiken direkt avgörande. Holm var krasslig efter en penicillinur. Han gjorde ett dåligt första åk och kunde inte bättra i det andra när det regnade.

Ingvar Carlsson pendlade hem från rally-VM-träning i Australien(!) för backtiteln i Grupp A/N 4wd. Nyköpingsföraren hade vunnit fyra av de fem körda deltävlingarna och behövde bara en topp-tio-placering i Mariefors. Men han slog till med ny klasseger och därmed även maximal poängpott. Silvret gick till **Bror Danielsson**, Toyota Celica GT4, och bronset till dubblerande Per Eklund, Lancia Integrale 16v.

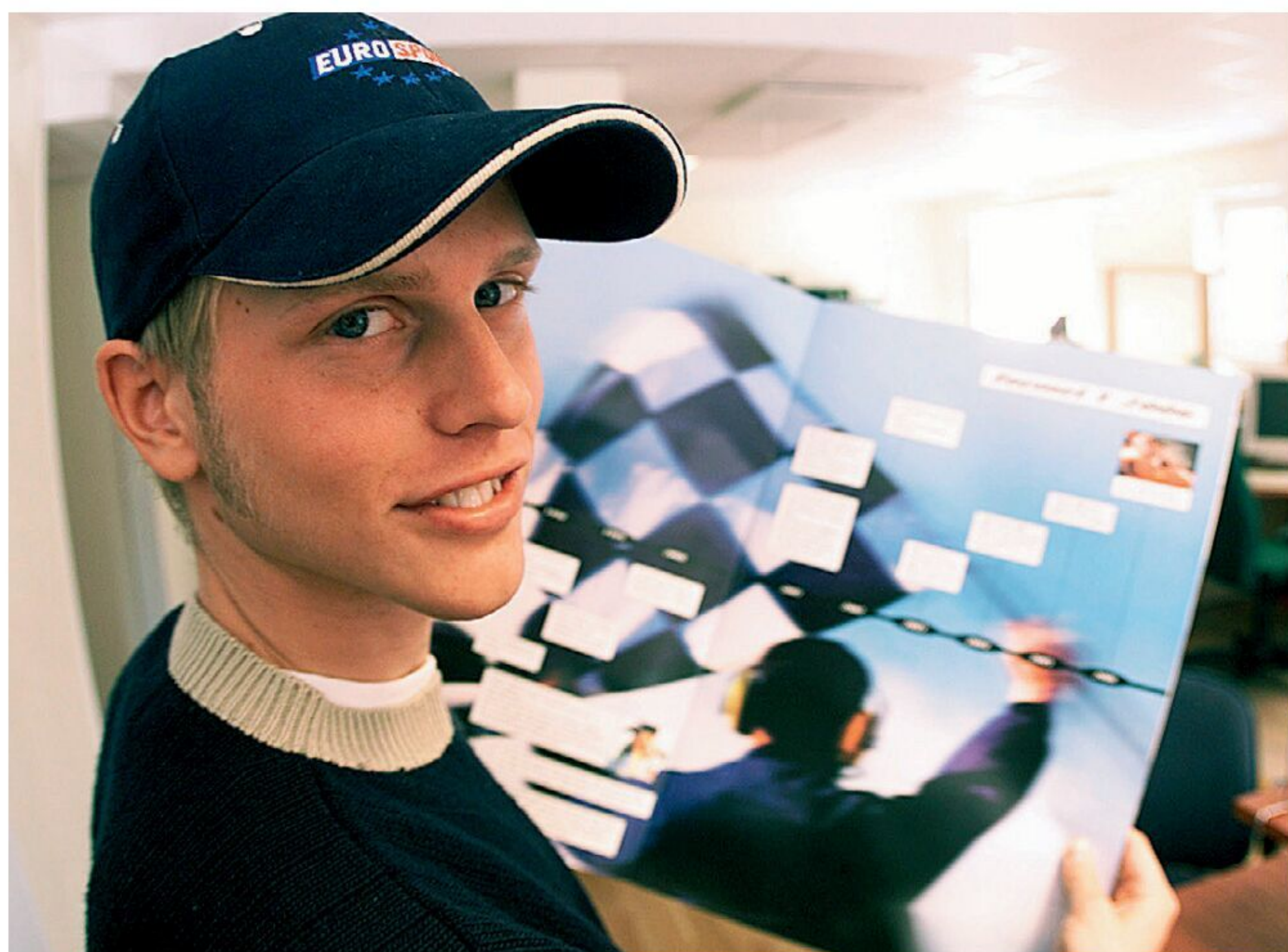
Klar poängledning hade även Håkan Johansson i Nationell/Grupp A 2wd. Umeåföraren valde att köra på säkerhet. Det räckte ändå till fjärdeplats och klart mer poäng än han behövde för att bli guldman i sin Volvo PV. **Ulf Larsson**, Haninge MK, vinnare i Mariefors, tog silvret och **Mats Ohlsson**, Bollnäs MK, bronset.

FÖR 20 ÅR SEDAN

● **AMBITIÖS UNG MAN** i racingcirkusen var **Alexander "Alx" Danielsson** säsongen 2001. Som 20-åring hade han nu tagit steget till brittiska Formel Ford-mästerskapet efter att ha blivit klassmästare på hemmaplan året innan.

Siktet var mot Formel 1 och ett sponsorsamarbete med Eurosport i Norden, där racing-entusiasten **Tony Ring** var svensk kommentator, kom väl till pass.

Någon F1-karriär blev det aldrig för Alx, men väl några test- och uppvisningskörningar efter slutsegern i internationella Formel Renault 3,5 säsongen 2006. In hopp i bland annat STCC, NASCAR, Swedish GT, Carrera Cup, rallycross-VM och NASCAR-sammanhang har det också blivit genom åren. Numera är Alx inte minst kartingpappa åt 12-åriga **Alexia**, i fjol fyra i Mini i Mellansvenskan och nu med färsk racinglicens och racedispens från 2022.



Långtråkigt i Jyväskylä...

"Långtråkigt", summerade Stig Blomqvist efter det finska VM-rallyt för 40 år sedan. Säsongen 1981 var ett mellanår för örebroaren, efter Saab-eran och före Audi-kontraktet som skulle ge honom skjuts till VM-toppen.

I Jyväskylä 1981 körde Stig – liksom hemma i SM – en Talbot Sunbeam Lotus. Det var ett in hopp i det fransk-brittiska fabriks teamet där han som grusspecialist och tidigare vinnare av rallyt ersatte ordinarie Guy Fréquelin med uppgift att säkra märkes-VM-poäng bakom Henri Toivonen som skulle kriga om segern.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

Jyväskylä rallyt hade efter 1971, då Stig Blomqvist och Arne Hertz i Saab V4 segrade, bara vunnits av hel-finska besättningar – de tre senaste åren genom Markku Alen/Ilkka Kivimäki i Fiat 131 Abarth. De sistnämnda hörde till favoriterna även i 1981 års rally. Men nu hade Quattron rullat in på rallyscenen och Audis Hannu Mikkola/Arne Hertz gällde som favoriter. Det finsk-svenska paret vann också 29 av 48 sträckor. Men ett motorproblem som tvingade stal-

lets mekaniker att demontera en kamaxel för att byta en ventiltryckare gav 4.20 minuter transportprick och i stället för en klar seger blev det bara en tredjeplats.

LÄNGE STRED Talbot-stallets Henri Toivonen med Ari Vatanen och Markku Alen i täten. Men ett fördelarhaveri tvingade Toivonen och hans codriver Fred Gallagher att ge upp sista natten. Stig Blomqvist/Björn "Kapten" Cederberg tuggade däremot på mot en slutlig åttondeplats och vinst i Grupp

2, medan övriga i topp-tretton tävlade i Grupp 4.

Bland dessa fanns bästa svensk-ekipaget Björn "Nalle" Johansson/Sven-Erik Andersson, Opel Ascona 400, på sjätte, samt Björn Waldegård/Hans Thorszelius, Toyota Celica, på nionde och Anders Kulläng/Bruno Berglund, Mitsubishi Turbo Lancer, på tolfte plats. Per Eklund/Ragnar Spjuth i Porsche 911SC krigade också om en placering runt topp-tio tills de tvingades bryta med motorhaveri.

FÖR 15 ÅR SEDAN



● **UDDA BIL** i rallyspåret 2006 var Fiats 131-modell. Men 25 år tidigare var den rätt populär – VM-vinnare i Abarth-version och SM-segrare i otrimmade Standard B-lassen. SMK Östgötas **Arne Nörager** skaffade sig en 131 Super redan 1981, körde först Standard B och trimmade senare till Nationella och Grupp H.

Men Arne hade ytterligare en 131 Super i garaget – en otrimmad 100-hästare – och den tog han till Kungsängssprinten och blev tvåa i A-/B-förare Grupp E.

FÖR 10 ÅR SEDAN

● **DOMINANS** hela dagen med vinst i alla sina tre kvalheat och i A-finalen vid slutronden i Västerås räckte inte för att **Dennis Thorén** (#206) skulle kunna ta SM-titeln i crosskart 250 cc säsongen 2011. Torsbyföraren var bara trea i tabellen inför helgen och ledande normannen **Harald Engerud** (#207) och tvåan **Jens Eriksson**, Teknis MC, gjorde vad de behövde för att säkra guld respektive silver.



Storspelare på marknaden

På bara några år sedan starten 2017 har Autoracing etablerat sig som en stor aktör på svenska marknaden för motorsportutrustning. Autoracing är sprunget ur legendariska Hansen Racing som ett nytt affärsområde för Hansen Group.

Sedan länge är gruppens verksamhet samlad i Stockholmsförorten Spånga, där man finns med fysisk butik, lager och nu även med e-handel på webben.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

Hansen Racing har länge dominerat svenska eftermarknaden för USA-bildelar och därmed bland annat även levererat till dragracing- och Camaro Cup-team. Med uppstarten av Autoracing tog sig Hansen Group an hela bilsportens tävlingsmarknad.

– Det var ett naturligt steg för oss att ta. Efterfrågan på motorsportutrustning här i landet är stor, säger William Hansen, som tillsammans med sin bror Ted och kusin Ken i dag driver Hansen Group.

FREDRIK ROSENDAHL, upp vuxen i bilsportfamilj, tidigare aktiv i folkrace och rallycross och nu kartingpappa, rekryterades för att bygga upp Autoracings organisation och har hittills handplockat fem nya medarbetare.

– Vi är alla också aktiva bilsportare. Ett brinnande motorsportintresse har varit viktigt i rekryteringen. Vi har lite olika specialiteter och kan hjälpa de allra flesta kunderna att hitta rätt grejer, säger Fredrik.

– Vi har också ett stort kontaktnät och vet vilka som kan lösa kundernas problem om det gäller varor och tjänster som vi inte arbetar med.

Att Autoracing redan från start kunde använda rymliga och väl fungerande lagerlokaler, paketerings- och distributions-system och fraktavtal, samt redan arbetade med många av de leverantörer som nu var intressanta även för tävlingsfolket, gjorde att man snabbt fick snurr på verksamheten.

– Ingen i landet har tidigare jobbat stort på grossistbasis

inom motorsport och vi har lagerapparaten och personalen för att göra detta, säger Fredrik.

FREDRIK SOM för ett antal år sedan hade SBF-uppdrag för rallycrossens SM-serie och landslag, ville redan från start få till ett samarbete med förbundet och detta etablerades 2018.

– Inte minst då det gäller säkerhetsutrustning vill vi synas tillsammans med SBF och det gör vi nu både ute i tävlings-sammanhang, på SBF Play och på förbundets hemsida.

– Vi vill finnas där inte bara för etablerade utövare, utan exempelvis för någon som vill börja köra folkrace eller som vill gå vidare efter ett första besök på hyrkartbanan.

Till en början arbetade Autoracing dock enbart som grossist och sålde bara till ett nät av återförsäljare.

– Men i fjol började vi sälja även direkt till slutkunder och det ökade intresset för näthandel som kom i pandemins spår gjorde att vi också öppnade webbutiken autoracing.se. Detta har blivit jätteuppskattat. Mot återförsäljarna fortsätter samtidigt en positiv utveckling som kommer med växande sortiment, utökat lager och tillgänglighet.

AUTORACING HAR också samarbeten, med många kollegor i branscen där vissa agenturer delas men också där de ersatt tidigare behov av europeiska handelshus.

– Särskilt för mindre återförsäljare som även varit importörer kan det vara skönt att överlåta lagerhållning och en

DANIEL "RASKEN" RASK är innesäljare, 43 år gammal och från Nykvarn, där han under uppväxten ofta tittade in i den lokala motorsportbutiken. Danne började också tidigt med motorsport, först på två hjul i motocross och senare med folkrace i klubbar som Brunnsängs MK och Botkyrka MK. Så småningom blev det mer asfalt än grus och road racing, dragracing och drifting.





Hälften USA-bilar, hälften Autoracing: **JESSE WIN-BLADH**, 27-åring bosatt i Upplands-Bro, är innesäljare och "sitter på två stolar". Han har även egen dragracingbil – "kör mest test'n-tune och oprep-pat". Jesse rattade tidigare lastbil, men sedan halvanat år kan han ägna både arbetstid och fritid åt sina intressen. "Jag gillar all motorsport och vill bredda mina kunskaper."

PAUL "PALLE" FALCK, 28 år från Kungsängen har varit på Autoracing i två år och arbetade tidigare med att trimma sportbilar och göra setups på time attack-bilar. Han har även skruvat i Bryntessons V8 Thunder-Car-team och är i år crew chief i Team Brorsson.

FREDRIK ROSENDAHL är chef för affärsområdet Autoracing och har här samlat tre av sina medarbetare inne i butikslokalen som är gemensam med Hansen Groups övriga affärsområden. I direkt anslutning finns det stora lagret och innesäljarnas kontor.

Fakta

C. HANSEN GROUP AB

Affärsområden i gruppen: Hansen Racing, Hansen Marine, Gulf Smörjmedel, Autoracing & Marinshopen.

Personal: Cirka 80 personer i hela gruppen, varav sex arbetar på Autoracing.

Ort: Spånga norr om Stockholm och Älvsjö (Marinshopen).

Lokalyta: 13.000 kvadratmeter i Spånga och 1.500 i Älvsjö.

Omsättning: 211 Mkr Hansen Group totalt (2020).

Historik: Hansen Racing grundades 1966 av danskfödde Carl Hansen som börjat sin bana med hobbyverksamheten Studebaker Service på 1950-talet i en gammal båt (!) som då även var familjens bostad och låg förtöjd vid Stocksunds strand norr om Stockholm. Förutom USA-bildelar handlade företaget från start med dragracingutrustning.

Carl var 1968 en av grundarna till SHRA Stockholm. Hansen Racing hade butik på Östermalm i Stockholm och startade på 1970-talet postorderhandel med bas i Flen. 1979 samlade man verksamheten på den nya adressen i Spånga där man fortfarande huserar i lokaler som byggts ut i flera steg. Också marina komponenter handlade man med från start – i företaget Hansen Marine – och sedan 2009 har man svensk licens för försäljning av Gulf smörjmedel och är engagerade i Gulfs nya bränslestationsnät som etablerades 2012 tillsammans med EMAB.

Stora varumärken för affärsområde Autoracing: Sparco, K&N, EBC, Sabelt, Powerflex, Lifeline, Simpson, Gulf, ARP, Autometer, Koni, Eibach, med flera.



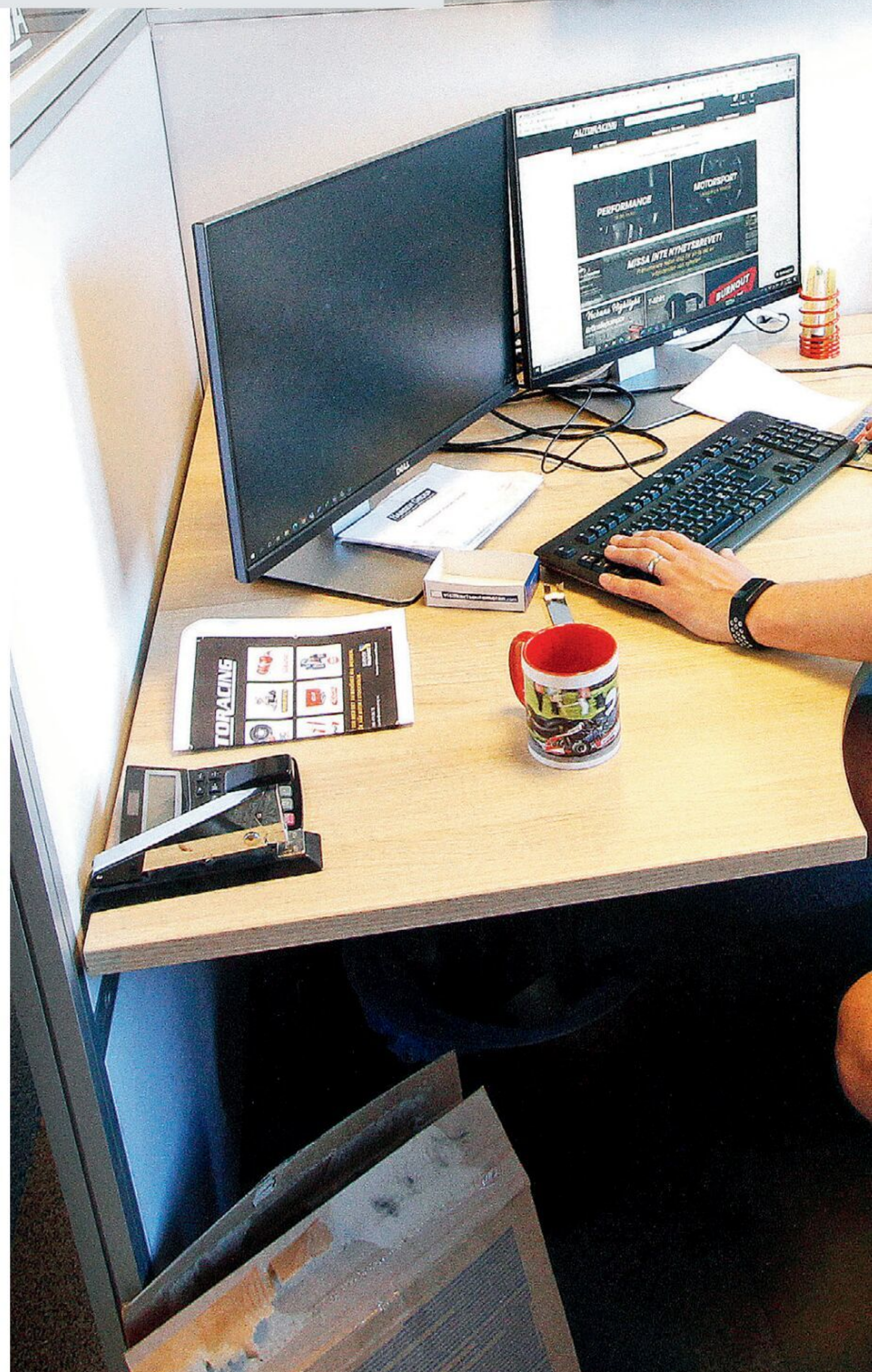
Hyllor, hyllor – ett av det stora lagrets många rum i treplansbyggnaden.



Jultomtens verkstad – nej, men här packas lika efterlängttade paket till både återförsäljare och slutkunder.



Dyra småprylar har man väl stöldsdyddade i boxar i lagerhissar. Snabbt och effektivt tas rätt box fram när en order ska packas.



del kundrådgivning till oss som grossist.

– Men det förutsätter både att vi är kunniga och kan leverera snabbt och kostnadseffektivt, vilket alltid är vårt fokus, betonar Fredrik.

Också många tillverkare ser fördelar med att kunna sälja via en grossist med kapacitet att hålla omfattande lager och vara tillgängliga för kundfrågor – i stället för att sälja direkt till en rad återförsäljare. Så har det alltid varit för importprodukter, men nu i ökande utsträckning även för de många små tillverkare som finns i landet.

NÅGON EGEN tillverkning eller bearbetning har Autoracing däremot inte i dag. Auktoriserad service av Lifelines brandsläckare – som man även säljer – har man dock.

Sedan tidigare har Hansen Racings och Hansen Marines kunder gärna besökt butiken i Spånga. Nu, när Autoracing öppnat för slutkunder att handla direkt, kommer även fler motorsportkunder till butiken.

– Intresset är stort. Man värderar direktkontakten med en butikssäljare och möjligheten att ta och känna på prylar. Men många frågor man vill ställa kan också besvaras av våra säljare via telefon eller chat, säger Fredrik.

Att Autoracings personal är engagerad i bilsporten även privat och är ute på tävlingar och tester, ger många nya kontakter, som ofta blir värdefulla för företaget. I praktiken fungerar de då också som företagets säljare.

Att hjälpa kunderna hitta rätt grejer är Autoracings första fokus. Men lika viktigt är snabb

leverans. Där är ett omfattande och väl organiserat lager en förutsättning, liksom en effektiv hantering av inkommande och utgående paket.

DEN SAMMANLAGDA lagerytan – gemensam för hela Hansen Group – i de i flera steg utvidgade lokalerna motsvarar ytan av två fotbollsplaner och rymmer oändliga hyllmeter med både skrymmande komponenter som avgassystem eller racestolar och smått som bussningar eller bromsbelägg.

Självklart har man datorsystem som håller reda på allt som plockas in och ut och var varje produkt i sortimentet finns lagrad. Datorsystemen hjälper även till med löpande inventering så att man i god tid får veta när antalet enheter av en produkt blivit så

litet att det är dags att beställa påfyllning.

– Lagret är organiserat för att vara så plockeffektivt som möjligt. Fokus ligger på att minimera antal steg för personalen – gemensam för hela Hansen Group – som plockar ihop kundpaketen, berättar Fredrik.

Detta innebär bland annat att de vanligaste storlekarna av säg Sparcos handskar ligger närmare packhallen än de som säljs mindre.

– Det pågår också löpande omflyttningar i lagret, när nyare modeller eller versioner kommer och efterfrågan på de äldre minskar. En del produkter inom personlig säkerhet prisreduceras eller skrotas när de närmar sig reglernas åldersstreck.

Stora "live timing"-skärmar på inleverans- och packstationerna

Snabba fakta

FREDRIK ROSENDAHL

Född: 1984-05-09.

Bor: Rasbo, utanför Uppsala.

Familj: Hustru Elice och söner Elias, 8 år (kör karting), Melvin 5 år.

Yrke: Affärsrådeschef Autoracing.

Utbildning: Fordonsteknisk.

Jobbkarriär: Eftermarknad, bland annat arbetat med bilreservdelar och verkstadsutveckling hos AB Reservdelar och Meca.

Hobby: Motorsport är min hobby & livsstil. Följer ishockey.

Klubb: Rasbo MK – aktiv med klubbens karting.

Musiksmak: Allätare.

Äter helst: Italienskt.

Dricker: Energidryck.

Läser/läst senast: BE-körkortsboken – för att ta kort för tungt släp. Magasin och produkttidningar, poddar.

Senast sedda film: Gunpowder Milkshake.

Tävlingsdebut: Folktrace (2000), rallycross (2004–2005 cc/Saab 99, 2006 – Supernationell/Volvo S40), testat på rallykartläsare och andra bilsportgrenar.

Antal tävlingar: Minst 50.

Andra sporter: Fotboll och innebandy i unga år.

Privatbil: Volvo V60.

Sportslig framtidsdröm: Vara del i utvecklingen av svensk motorsport och hjälpa söner i karting.

Största framgång: Ingen värd att nämna.



visar löpande bland annat hur många procent av olika ordrar som plockats och när respektive order kommer att hämtas av transportör, så att medarbetarna kan se om och när de kan behöva ta hjälp eller hjälpa en kollega.

AUTORACING HADE ett antal leverantörer "gratis" – via Hansen Racing – när man startade. Men nya knyts löpande.

– Då kan vi även använda bra fraktavtal som vi har för gruppens övriga verksamheter. Inte minst gäller detta tillverkare i USA och Europa som vill sälja i Sverige.

Sparco är den största tillverkaren Autoracing jobbar med när det gäller säkerhetsutrustning.

– Ibland saknar en leverantör en del produkter eller versioner i sitt sortiment och då finns utrymme

för fler tillverkare inom samma kategori. Därför jobbar vi ibland parallellt med flera varumärken. Ett exempel är italienska Sabelt som länge varit anonyma i Sverige men vars väl utvecklade bältes-sortiment vi nu säljer.

– I andra lägen kan vi övertya en tillverkare att starta produktion som kompletterar sortimentet. Så har vi till exempel hjälpt till att övertya Sparco att börja göra små storlekar av overaller för crosskart, där det finns efterfrågan för unga förare – och inte bara i Sverige.

FÖR FRAMTIDEN planerar Autoracing att ta upp nya områden inom motorsporttekniken. Gissningsvis är målet att bli landets största handelshus i branschen. ●



Dragracing 2021

12 Juni	Motopark F
12-13 June	Gardermoen N
25-27 Juni	Tallhed S
3-4 Juli	Haapsalu E
23-25 Juli	Sundsvall S
5-8 Augusti	Gardermoen N
12-15 Augusti	Tierp Arena S
21-22 Augusti	Tallhed S
21 Juni	Motopark F
22 Juni	Motopark F
28-29 Augusti	Kauhava F
28 Augusti	Vårgårda
28-29 Augusti	Sundsvall S
3-4 September	Mosten DK
4-5 September	Haapsalu E
10-12 September	Gardermoen N

SPEEDGROUP

www.dragracingeurope.eu



2016 års Europamästare Jonny Lagg var kvaletta i Top Methanol med tiden 5,43 men tjuvstartade i finalen mot Magnus Larsson som vann klassen på Mantorp.



Jan Ericsson från Västerås var titelförsvare i klassen Pro X-treme från tävlingen förra året. Jan kör normalt Pro Mod där han är regerande Europamästare. Något som gör segern lite extra hedersam då Pro Mod har striktare regler än vad PX tillåter.



Renate Rosén Skinne var aktiv i sporten mellan 1981 och 1995 då hon även tävlade i NHRA både i Stock och Pro Stock. Nu har hon gjort comeback och tog sig till final i Pro Street.



Mathias Färm från Örebro vann SM i klassen Stock/Super Stock när ett direktavgörande mästerskap kördes på Mantorp Park. 19 förare ställde upp och Mathias tog segern från en tredje kvalplacering. Bilen är en Ford Mustang Mach 1 -70 med 428 Cobra Jet-motor. Färm är även känd som gitarrist i rockbandet Millencolin.

Rockgitarrist tog SM-

För fyra år sedan gjorde Drag Revival premiär på anrika Mantorp Park. Evenemanget lyckades trots covid-19 genomföras både i fjol och i år.

Årets upplaga bjöd även på ett direktavgörande SM i klassen Stock/Super Stock där Millencolin-gitarristen Mathias Färm tog guld.

AV STEFAN BOMAN (TEXT & FOTO)

Ett direktavgörande SM i klassen Stock/Super Stock kördes på Mantorp Park och tävlingen Drag Revival i skarven juli och

augusti. Mathias Färm från Örebro vann tävlingen och därmed mästerskapet efter en final mot Jonas Bengtsson från Falun. Det kördes även om en tredjeplace-

ring och här korades Theodor Brandt från Stockholm till bronsmedaljör.

EN VECKA TIDIGARE kördes SM i klasserna Super Comp och Pro ET i Sundsvall och då vann Mikael Nilsson den senare och Wilma Andersson Super Comp. Två SM-klasser, Pro Mod och Jr Dragster återstår och körs vid tävlingar efter denna tidnings pressläggning.

Kungaklassen på Mantorp ihop med SM var Pro X-treme

vilket mycket förenklat är Pro Mod med mer tillåtande regler som tävlar över halva den klassiska dragracingdistansen.

13 bilar ställde upp och kvaletta blev Jan Ericsson med tiden 3,93 och 305 km/h efter 201 meter. Sedan tuggade han på i samma spår genom hela elimineringen med två 3,89-repor efter varandra följt av 3,86 och slutligen 3,91 i finalen som han vann över Mats Stefansson. Den senare tvingades dock bryta då han tappade oljetrycket.



Jonas Bengtsson från Falun tävlar för Borlänge DRC och blev tvåa i SM för Stock/Super Stock med sin Chevrolet Camaro -69. Han tog sig till final från en fjärde kvalplacement där han kvalade in med tiden 10,04.



Theodor Brandt, Stockholm, blev trea i SM för Stock/Super Stock i sin Chevrolet Nova. Det har i övrigt varit en bra säsong för Theodor som vann en tävling i Sundsvall veckan före Mantorp.

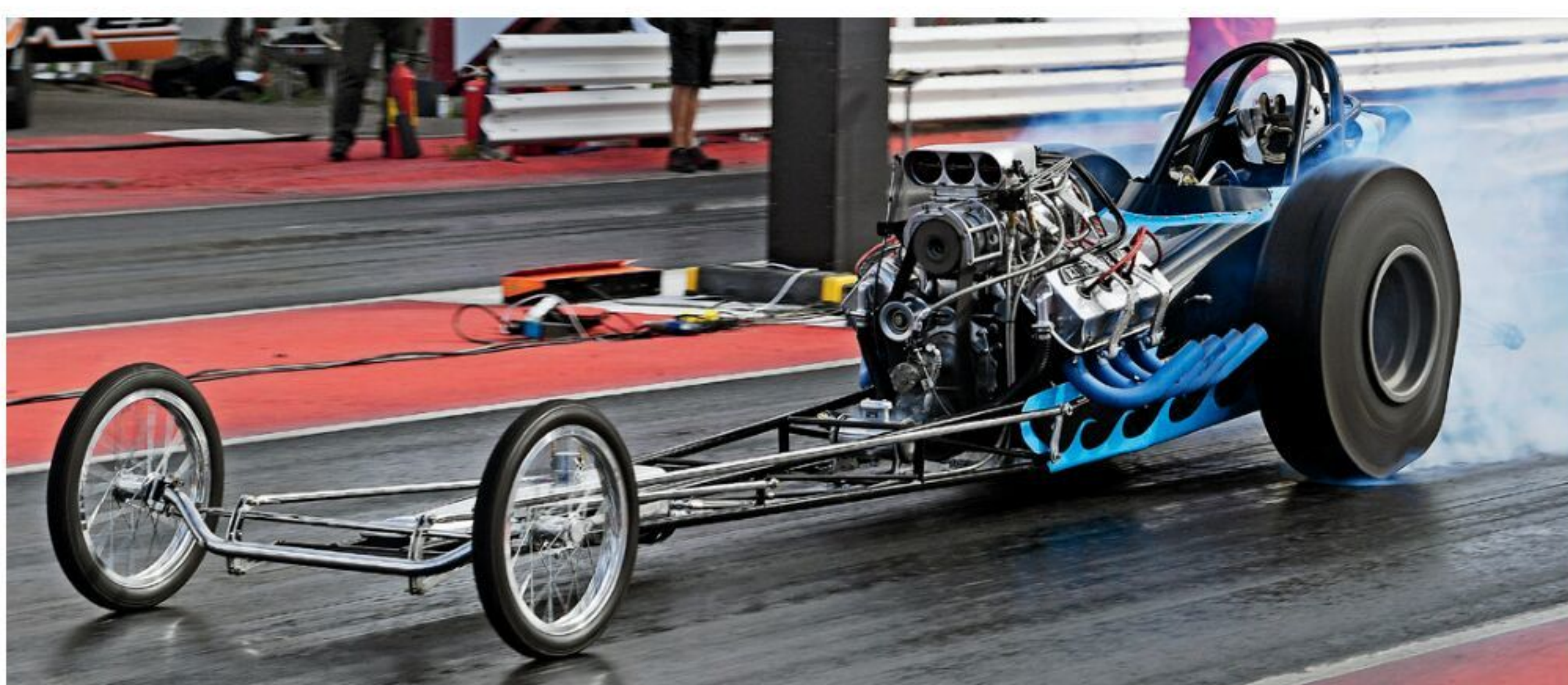


11-faldiga europamästaren i Pro Stock, Jimmy Ålund, var på Mantorp och ställde upp i klassen Bracket med en 1.900 kilo tung Chevrolet Impala från 1967. Han körde 10,96 men åkte ut i andra rundan.

Drag Revival 2021

BILKLASSERNAS VINNARE

SM Stock/Super Stock: Mathias Färm.
Pro X-treme: Jan Ericsson.
Pro Street: Pär Norgren.
Real Street: Emil Friberg.
Street 8.6: Martin Hagström.
Super Pro ET: Tindra Christensen.
Super Pro Street: Tommy Abrahamsson.
Top Methanol: Magnus Larsson.
Bracket: Hans Nordström.
Jr Dragster: Jack Andersson.
Vintage A: Leif Andersson.
Vintage B: Robert Lund.
VW: Mårten Lindquist.



Mikael Blomberg var inte snabbast med 9,50 i klassen Vintage A men tog rejält med stilpoäng med sin gamla frontmotordragster. Så här såg det ut 1968 när sporten kom till Sverige. Blomberg blev sedermera tvåa i klassen.



Välkommen att kontakta oss för mer information!

GUNNARSSON MOTORSPORT AB
Öxnevallavägen 15, 519 97 Öxnevall
+46(320)80690 info@igmab.com

BILSPORT Rally&Racing

Erbjudande till dig som prenumererar på Bilsport Rally&Racing.



OPUS
Bilprovning

17% rabatt

på besiktning
hos Opus Bilprovning

Hämta ditt erbjudande på
rallyracing.se/lojalitetsklubb

Teamet

Teamchef, catering, koordinator och alltiallo: Tobias Persson.

Mekaniker: Jonas Stange, Jan "Soppa" Kuljunlathi.

Sponsorer: Yokohama Scandinavia AB, Finess, Valegrens Åkeri AB, Öhlins Racing AB, Rörlammerfabriken AB, Lövet's Slang & Motor i Kristinehamn AB, Wisab AB, Nerike Kugg&Mekan AB, Erikssons Plåtslageri i Örebro AB, Sellholm Tuning AB, Simons Mek & Plåt AB, Gustavsson Composite, Sverull AB, Karlstads Processrör AB, Fjuttab, Dahl Sverige AB, Mekonomen Kristinehamn, Ola Nordlander Construction AB, Kennets Allservice, Endless, PeBe Bilteknik, Rally online.se, Oskarssons Mekaniska, Milwaukee.

Från vänster, Simon Johansson, Conny Sundqvist, Jonas Stange, Tobias Persson och Jimmy Olsson.

Volvo 240 enligt nya Grupp H

”Vi hade inte tänkt vara så noga den här gången ...”

Jimmy Olsson och hans kompisar hemma i Storfors började smida planer på ett nytt Volvobygge redan för ett par år sedan, när Grupp HB-reglementet var rykande färskt.

Deras byggen brukar ha rätt bra puts, men själva ansåg de, inledningsvis, att de kunde backa av lite på byggfinishen denna gång. Men det spårade ju ur totalt ...

Häng med och ta en första koll på bygget!

AV ANDERS EKSTRÖM (TEXT & FOTO)



Det nya Grupp HB-reglementet öppnade dörrarna för nya spännande rallybyggen. Direkt började tankarna spinna hos Jimmy Olsson och hans rallygäng hemma i Storfors.

Plötsligt kunde man välja motor med lite bredare perspektiv, bygga om runt hjulhus och i drivlinan på ett helt annat sätt än de striktare Grupp H-reglerna tillåtit.

Jimmy hade efter två motorras, två bränder och en hel massa tekniskt regeltjafs blivit rejält lack på den Mitsubishi Lancer Evo IX han tävlat med de senaste åren. Nytändningen för teamet blev att gå tillbaka till Volvorötterna och bygga en riktig röd rallysläde.

– Vi har ju alltid tyckt 240:n är från och när man nu kan sätta på lite annan fjädring och motor så blev det riktigt spännande, säger Jimmy med ett leende.

Efter en stunds planering skred rallyvännerna till verket under hösten 2019. Man pratade redan tidigt om hur bygget skulle gå till och vad som skulle läggas fokus på.

Teamchef Tobias berättar över en fika i

trädgården hos motortrimmare Simon Johansson om den sedan tidigt planerade ambitionsnivån på bygget.

– Vi sa att den här gången så ska vi i alla fall inte vara så noga, minns Tobias och skakar på huvudet.

Sedan spårade det ur totalt!

JIMMYS KÄRLEK till rallybilar av fabrikat Volvo sträcker sig så långt tillbaka man kan minnas. Första 240:n rattades mellan åren 1997 och 2003. Sedan blev det två 940 på raken, i vilka Jimmy tillsammans med sin trogna co-driver Conny Sundqvist skördade många pallplatser i SM-tävlingar. 2012 var toppåret i 940, med bland annat topplacering i South Swedish Rally.

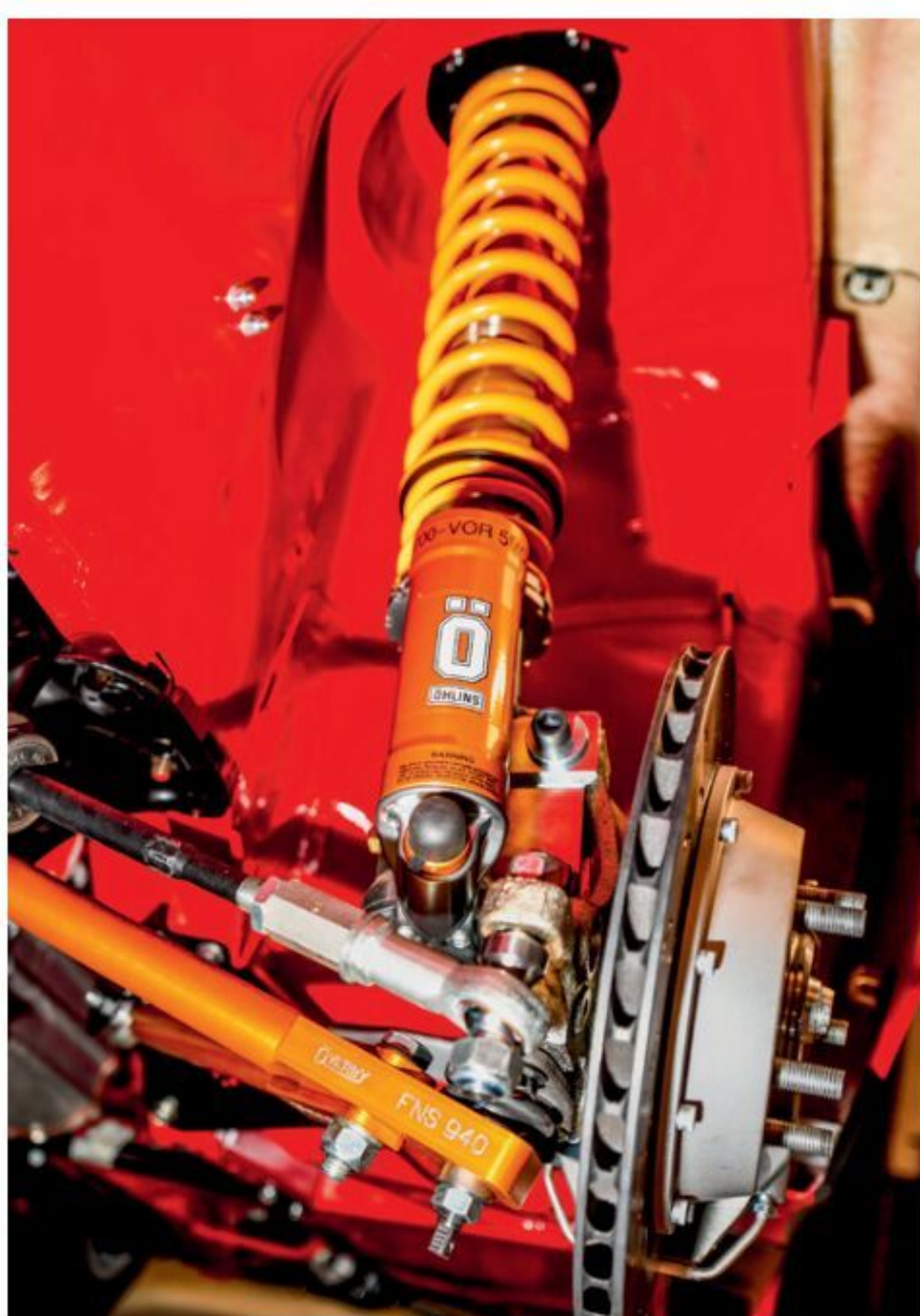
– Det var första året vi vann Svenska Rallycupen, vann åtta, nio tävlingar och var tvåa i Sydsvenska, säger Jimmy.

Stommen till 240-bygget hämtades hem från Gotland i slutet av 2019. Direkt när den kommit hem till Storfors plockades bilen ner i molekyler.

– Utgångsläget var en välbehållen standardbil, full av kalk, som jag bytt mig till mot en folk-racebil.



Spiegel, spegel på dörren där!
Släta blanka dörrsidor i kolfiber,
så blanka att Finess-buren
speglar sig i glansen.



De klassade 940-bärrarmarna
från Finess bär upp framvagnen
tillsammans med McPersonben
från Öhlins av modellen TPX. Ett
nytt klassat fäste från Finess får
940-delarna att passa på 240:n.

Bakvagnen erbjuder fjädringsväg
à la WRC och krävde modifiering
av kardanen så att främre delen
förlängdes och bakre delen
kortades av. Bakaxelkåpan kröns
av wattlekors från Ingvar
Gunnarsson.



► Många svettiga timmar och runt en månad senare stod karossen rensad, skrapad, slipad och klar att gå till chassisspecialisterna hos Finess. Det var inte bara buren som skulle på plats. Olsson överlät även fram- och bakvagn till Eskilstunaföretaget. Med följde också en "dummy-motor" och en MPG-låda så att även motor- och drivlinebalkar samt fästen kunde ordnas på en gång.

– Bilen bodde i sex månader hos Daniel på Finess. Vi pratade ihop oss om hur man skulle bygga, sedan har de tagit fram hela konceptet kring fram- och bakvagn, berättar Jimmy.

Att de fastnade för Grupp HB-reglerna berodde till stor del på dess mer frikostiga syn på val av motor och fjädringsdelar. Detta gör att man kan få in 940-framvagn i 240:n och även 940:s bakaxel.

– 240:n är en smidig och lättkörd bil. Och nu när man kan få på bredare fram- och bakvagn måste det ju bli som att köra gokart jämfört med 940:n, tror Jimmy.

Även växellådan är helt fri och detta såg byggherren som en möjlighet till mer toppfart. Valet av utväxling har gjort så att de första fem växellådan blir lika som tidigare i 940:n medan sexan blir en ren överväxel.

– Toppfarten hamnar nog runt 195 km/h, kanske upp mot 200. Vi körde samma låda i Grupp H och fick då spärra bort sexans växel.

NÄR VI LYFTER på motorhuven avslöjas ett motorval som inte vore möjligt utan Grupp HB.

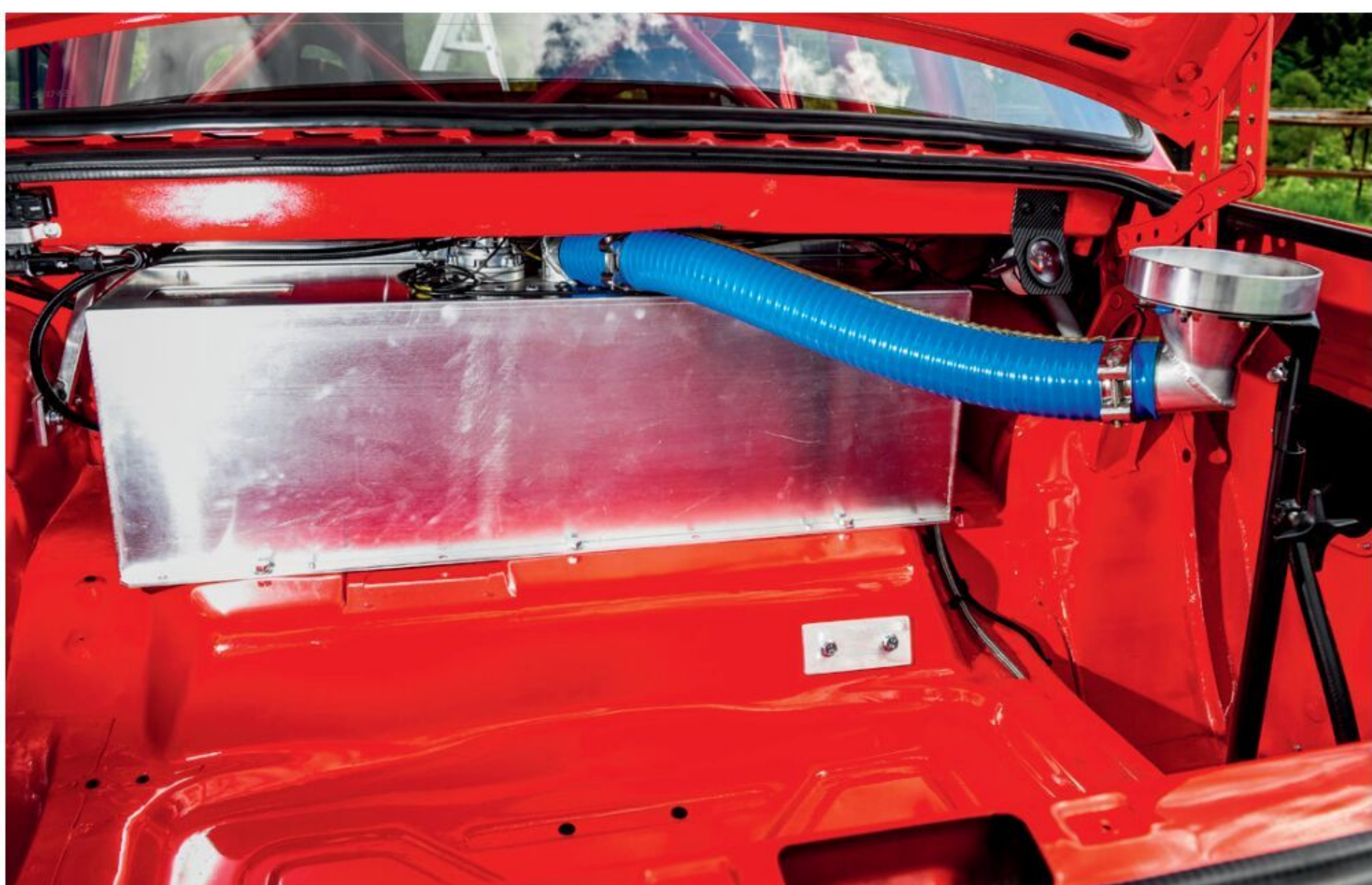
Man kan här välja motor från annan modell av samma fabrikat, bara de tillverkats under samma tid. Jimmys val föll här på den 2,5 liters-motor med 16-ventilstopp som fanns under samma tidsepok som 240:n i Volvo 740 och 940. Hela motorbygget vilar på Simon Johanssons axlar och fokus ligger på låg friktion och optimerat flöde.

– Många kör med originalventiler, men det kändes inte bra för flödet, berättar Simon.

I stället skaffade han ventilämnen att själv slipa till rätta vinklar och radier för att optimera kanalernas flöde. För att få ner friktionen har han valt mindre diameter i vevhuset.

– Här körde jag med 45 mm vevtapp för att få mindre friktion, det kan nog göra några hästar, tror motorbyggaren.

Motorn har ställts helt vertikalt i motorrummet. Den förses med bränsle via 550 cc Bosch-spridare och luften regleras med 50 mm spjällhus från engelska Jenvey Dynamics.



Tredje gången gillt. Tanken har åkt fram och tillbaka till Sellholm, till slut passade den som gjuten, precis ovanför bakaxeln. För att maximera volymen byggdes höjningsbar tankpåfyllning.



Pedalställ från estniska Suvi Performance i Tartu och ratten är en RRS. Valet av dashboard föll på amerikanska AIM 1.2 Strada. Knappsatsen till höger om förarstolen har alla viktiga funktioner och är kopplad till Maxx Ecu-systemet.



W duab.se
T 0499-143 19
E kontakt@duab.se

Rent med högt tryck!

Duab
Södra vägen 3
Mönsterås

Öppettider:
Vardagar 8-18
Lördagar 10-14

Priser inkl. moms
Med reservation för
tryckfel, slutförsäljning
samt prisändringar!



Duab

Duab.se - Maskiner & verktyg till rätt pris!



Råd Rön
BÄST I TEST
APR 2020

**Nilfisk Högtryckstvätt
E 145 4-9 X-tra**

2990 kr

Spänning/Effekt	230V/2100W
Kapacitet	8,3l/min
Arbetstryck	Max 145bar
Artikelnummer	3000017785



**Lavor Högtryckstvätt
LVR4 Plus 160 DIGIT**

2195 kr

Spänning/Effekt	230V/2500W
Kapacitet	8,5l/min
Arbetstryck	Max 160bar
Artikelnummer	2000000191



Populär!

**Lavor Högtryckstvätt
Tormenta 28**

3995 kr

Spänning/Effekt	230V/2800W
Kapacitet	9,3l/min
Arbetstryck	Max 160bar
Artikelnummer	1000480863



**Lavor Högtryckstvätt
Independent 2800 Bensin**

5999 kr

Motor/Effekt	4-takt/6,5hk
Kapacitet	10,5l/min
Arbetstryck	200bar
Artikelnummer	4000000030



Den sexväxlade sekventiella MPG Light-lådans växelspak samsas i kupén med den hydrauliska handbromsspaken av det estländska fabrikatet Suvi Performance. Conny Sundqvist (t.v.) och Jimmy Olsson ser ut att redan ha gjort sig hemmastadda i kupén.

Snabba fakta CONNY SUNDQVIST

Ålder: Snart 55.
Bor: Vid sjön utanför Storfors.
Familj: Sambo och utflugna barn/bonusbarn.
Jobb: Mellanchef.
Utbildning: Verkstadsmekanisk.
Klubb: Storfors MK.
Lyssnar på: Nästan allt men föredrar hårdrock.
Äter: Det mesta.
Dricker: En kall öl är aldrig fel.
Läser: Mest på datorn.
Ser på tv: Motorsport.
Tävlingsdebut: Vansbro 1992 (med Jimmy).
Antal tävlingar: Ingen aning, men många har det blivit.

Andra sporter: Nej.
Bra på: Det får nog andra svara på.
Kan bli bättre på: Röra på mig, åldern sätter sina spår.
Höjdare: Vinsten i Midnattssolsrallyt 2013.
Bottennapp: De tävlingar man inte kommit i mål.

Fem snabba

Egna noter eller arrangörsnoter
Grus asfalt eller snö
Kött eller fisk
Rally eller rallycross
 Skidor eller sölssemester

Snabba fakta JIMMY OLSSON

Ålder: 53.
Bor: Storfors, Värmland.
Familj: Sambo och utflugna barn.
Jobb: Industrierbetare.
Utbildning: Verkstadsutbildning.
Klubb: Storfors MK.
Lyssnar på: Musik på radion.
Äter: Allt utom fisk.
Dricker: Vatten och kall öl.
Läser: Bilsport Rally&Racing.
Ser på tv: Motorsport.
Tävlingsdebut: 1986 i MK Nitros tävling i Gytterp.
Antal tävlingar: Ingen aning, men många har det blivit.
Andra sporter: Bandy, både ute och inne.

Bra på: Att vara dålig förlorare.
Kan bli bättre på: Att ställa in bilen.
Höjdare: Många höjdare, bland annat vinsten i Midnattssolsrallyt 2013.
Bottennapp: Rullningen i Midnattssolsrallyt 2012.

Fem snabba

Egna noter eller arrangörsnoter
Grus (med gräs i mitten), asfalt eller snö
Kött eller fisk
Rally eller rallycross
 Skidor eller sölssemester



► För att få bättre ekonomi i tävlandet och även inbyggd miljövänlighet, utan att ge avkall på prestanda, så väljer man bort racingbränsle.

– Vi kommer att testa att köra på flexifuel med 35 procent etanol i bensinen, då kommer vi upp i 106 oktan, avslöjar Simon.

VALET AV ELSYSTEM och motorstyrning föll på Maxx och deras Pro, som tillsammans med kraftenheten PDM20 förser elsystemet med spänning och signaler. För att ha full koll på bränslet kompletteras ordinarie lambdagivare med en flexifuel-givare.

– Den mäter hela tiden mängden etanol i bränslet på returledningen och ecu:n kan anpassa mängden bränsle efter det, berättar Simon.

Avgassystemet är byggd helt i rostfritt och börjar vid topplocket med ett skraddarsytt grenrör signerat Tomas "Totto" Nilsson. Från detta löper sedan rör och dämpare i tre olika rostfria stål-kvaliteter under bilen.

För att få till en schysst breddning av karossen, som den bredare fram- och bakvagnen från 940 kräver, tog Jimmy hjälp av Gustavsson Composite i Grums. Anders Gustavsson är erkänt kompetent på kolfiber och kevlar

för tävlingsbilar och han har tagit fram bredare skärmar och trösklar till projektet.

Med Jimmy vid rodret i en Volvo 240 kan det gå brett, så frågan var berättigad, men behövde inte ens ställas. Teamchefen Tobias Persson svarade utan att frågan kom upp.

– Ja, en uppsättning extra skärmkit finns lackade och klara!

Från Gustavsson kommer även lyktarmarna fram, dörrsidor samt diverse fästdetaljer för ecu, trippmätare, bränslemätare med mer.

UNDER SOMMAREN väntar nu inkörning av motorn, homologeringsbesiktning och bromsning.

Sedan är det till att vänta på att pappren blir klara så Jimmy och Conny på nytt får kasta sig ut i hetluften.

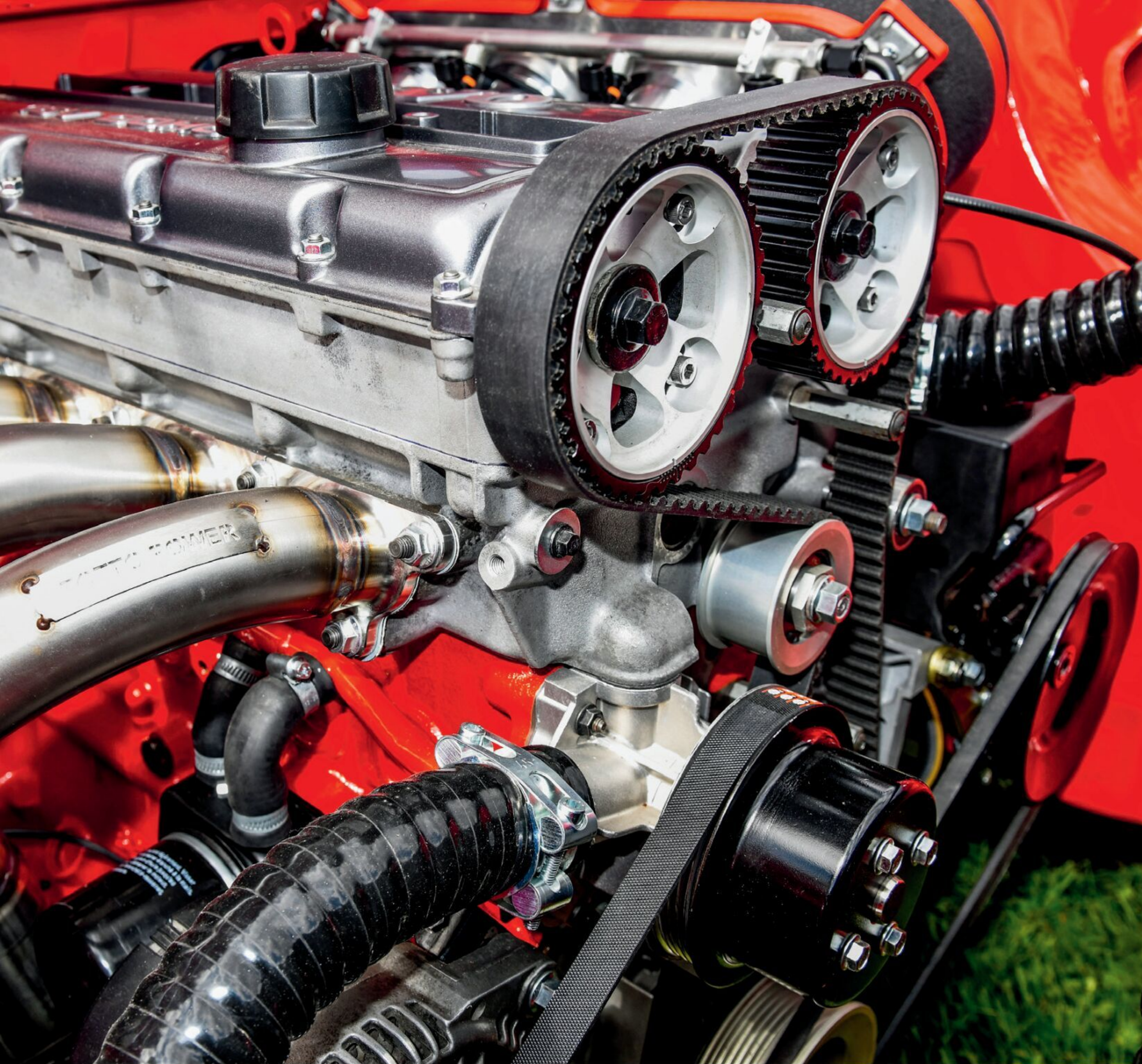
– Det ska bli riktigt spännande, vi har ju inte åkt på ett tag så man vet inte riktigt hur man står sig mot de andra, och det kommer ta tid att ställa in allt, säger Jimmy.

På Volvosidan av startfältet finns många hårda konkurrenter, bland annat Emil Karlsson i Olssons gamla Volvo.

– Emil måste vi ju ta i alla fall, men Flodin kan bli hård att knäcka, honom får man väl vara glad om man kommer i närheten av och kan åka jämnt med. ●



Breddning var nödvändig för att få plats med 940-bakaxeln. Skärmar och trösklar är tillverkade av Gustavsson Composite i Grums.



Tekniska fakta

VOLVO 244 -87

Motor: 2,5-liters 16V byggd av Simon Johansson. Maxx Ecu Pro med flexifuel-sensor, Bosch spridare, Jenvey 50 mm spjällhus, mindre vevtapp för lägre friktion, grenrör från Totto Power, bredare kamrem.
Instrumentering: Aim 1.2 Strada dashboard.

Transmission: 6-växlad sekventiell MPG Light från Sellhom Tuning. Bakaxel å la Sellholm med avlastade drivaxlar och 3,73:1-utväxling.

Hjulupphängning: McPherson fram, stel bakaxel i 3-länk med wattlek.

Fjädring/dämpare: Öhlins 3-vägs TPX fram, Öhlins 3-vägs Flow bak.

Fälgar: Speedline 7" x 15" ET15.

Däck: Yokohama A053 i dimension 170/650 R15 med A30 hårdhet.

Bromsar: Alcon 4-kolvsok och 295 mm ventilerade lättviktsskivor runt om.

Kaross: Skärmbreddare och tröskelbreddare samt ljuslådor från Gustavssons Composite, Grums. Taklucka från Erikssons Plåt, Örebro, lackad hos Pebe Bilteknik Ekshärad.

Skyddsbur: Finess.

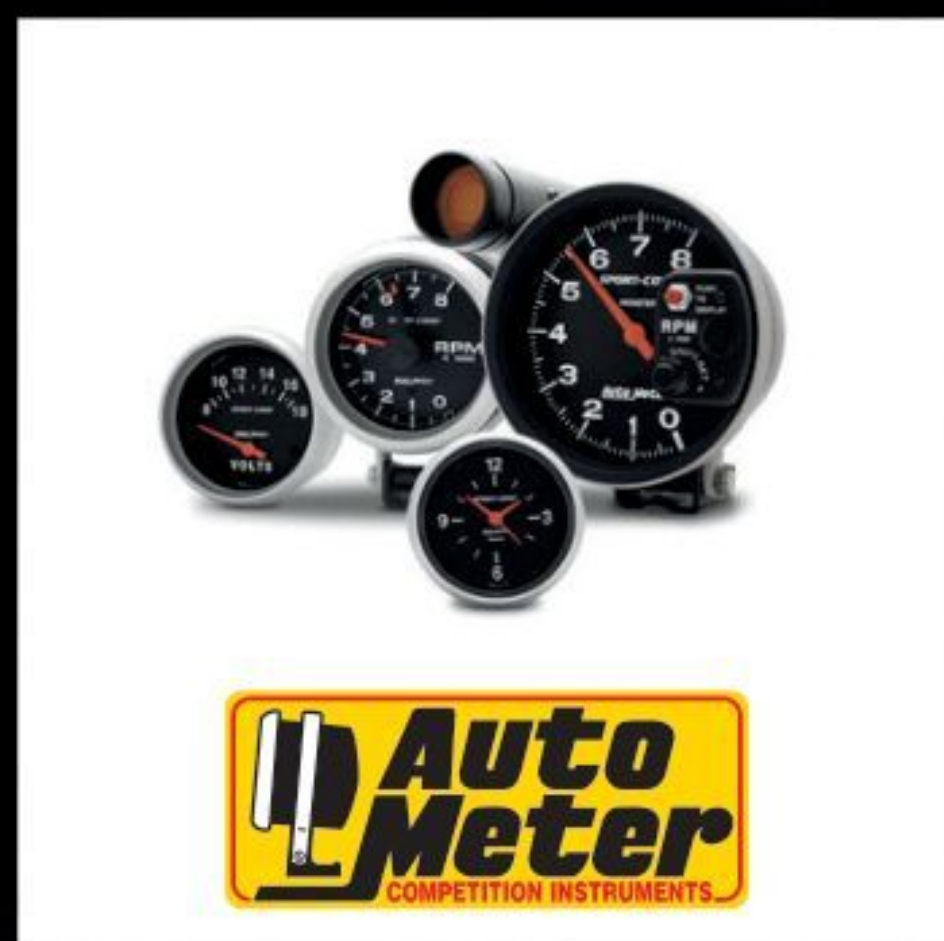
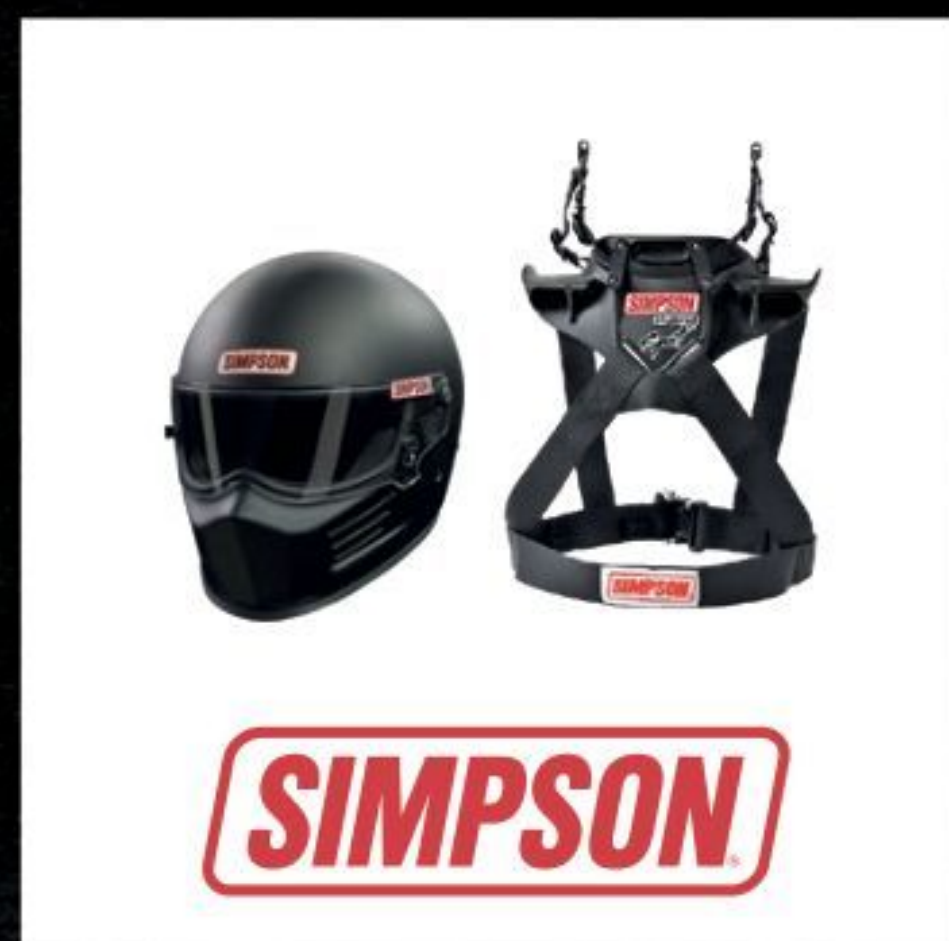
Vikt: 1.205 kg.

Bilen byggd av: Jimmy Olsson Rallyteam.

2,5-litersmotorn är skapad av Simon Johansson som lagt stor vikt vid en topp med bra flödesvärden. På den här bilden slås man av den extra breda kamremmen och grenröret signerat Tomas "Totto" Nilsson.

AUTORACING

SNABBA LEVERANSER • STORT LAGER • FRAKTFRITT ÖVER 1000 KR



AUTORACING.SE

Följ oss på sociala medier!

f @Autoracing

SVENSK BILSPORT

Partner till Svensk Bilspport



FOTO: AUDI COMMUNICATIONS MOTORSPORT

Audis elrevolution inför Dakarrallyt

● **KNAPPT ETT ÅR** efter den första konceptidén, har Audi Sport börjat testat nya Audi RS Q e-tron. I januari 2022 ska bilen delta i Dakarrallyt.

Audi satsar på att bli den första biltillverkaren som använder en elektrisk drivlina i kombination med en räckviddsförlängare för att tävla om totalsegern gentemot konventionellt drivna konkurrenter i ett av världens tuffaste rallyn.

– Quattro var en gamechanger i rally-VM. Audi var det första märket som vann 24-timmars Le Mans med en elektrifierad drivlina. Nu vill vi inleda en ny epok i Dakarrallyt, och testa och fortsätta utveckla vår e-tron-teknik

under extrema förhållanden, säger **Julius Seebach**, chef Audi Sport GmbH.

Det finns inga laddningsstolpar i öknen. Därför är Audin utrustad med TFSI-motorn från DTM. Den är en del av energiomvandlaren som laddar högvoltsbatteriet under körning. Eftersom förbränningsmotorn används i det effektiva området mellan 4.500 och 6.000 varv per minut, sägs förbrukningen vara långt under 200 gram per kWh.

Drivlinan i Audi RS Q e-tron är elektrisk. Fram- och bakaxeln är båda utrustade med en motorgeneratorenhet (MGU) hämtad från nuvarande Audi e-tron FE07. MGU:n

utvecklades av Audi Sport till Formel E-säsongen 2021 och har bara fått mindre modifieringar för att användas i Dakarrallyt.

En tredje MGU, med identisk design, är del av räckviddsförlängaren och används för att återladda högvoltsbatteriet under körning. Energi återvinns även vid inbromsning. Batteriet väger 370 kilo och har en kapacitet på cirka 50 kWh.

Audi ställer upp med tre bilar i Dakarrallyt 2022 och besättningarna blir: **Mattias Ekström/Emil Bergkvist**, **Carlos Sainz/Lucas Cruz** och **Stéphane Peterhansel/Edouard Boulanger**.



FOTO: M-SPORT MEDIA

Tom hade problemfritt rally

● **EFTER DE MINDRE LYCKADE** insatserna i Kroatien och Portugal tidigare i år kunde **Tom Kristensson** och hans co-driver **David Arhusiander** glädja sig åt en för dem lyckad VM-runda i Estland.

– Det känns riktigt bra att äntligen få ett problemfritt rally, komma i mål och få vår hittills bästa placering för säsongen, sa Tom som blev femma i WRC 2-klassen.

– Rallyt har varit tufft. Allt från snabba breda sträckor med häftiga krön, till smala tekniska, men även lösare och mer uppkörda, speciellt då vi körde den andra gången. Dessutom en pressande värme alla tre dagarna. Men det är ett VM-rally, och då ska det vara tufft.

WRC 2-klassen vanns av norska duon **Andreas Mikkelsen/Ola Fløene**.

Noterat

✓ Vecka 28 arrangerades Street Week där deltagarna skulle köra till och från fem banor i södra Sverige, en resa på över 150 mil. Äventyret har fått mängder av positiva kommentarer. Läs allt om detta i tidningen Bilsport 12/2021 som finns i butik fram till och med 1 september.

✓ Rally Sweden 2022 flyttas som bekant till Umeå. För att inte kollidera med vinter-OS i Peking körs tävlingen 24-27 februari.

✓ I skrivande stund njuter **Linus Lundqvist** av ett sju veckor långt sommaruppehåll. Hittills har 12 av 20 race körts i Indy Lights och Linus ligger trea i förartabellen, 25 poäng bakom ledande amerikanen **Kyle Kirkwood**. Säsongen fortsätter 19-21 augusti på Gateway Motorsports Park i Illinois.

✓ "Lite som en seger", tyckte **Joel Eriksson** om att ha tagit karriärens första poäng i FIA Formula E. Fram-

gången kom i andra deltävlingen i London den 25 juli.

✓ Senaste Rydell Special Award-stipendiaten, **Joel Granfors**, ligger sexa i brittiska F4-mästerskapet efter fyra tävlingshelger.

✓ SM-deltävlingen i drifting som skulle ha körts i Hultsfred månads-skiftet juli/augusti ställdes in efter en mycket allvarlig olycka. Under förberedelserna inför tävlingen för-olyckades en person i arbetet med uppsättning av ett tält i depån.

✓ **Kelvin van der Linde** (Audi) och **Marco Wittmann** (BMW) vann var sitt DTM-race på Zolder en vecka in i augusti. Så långt toppar van der Linde förartabellen.

✓ Efter tre racehelger i nya mästerskapet för eldrivna touringbilar, Pure ETCR, toppar **Mattias Ekström** (Cupra) tabellen före **Jean-Karl Vernay** (Hyundai).



FOTO: MIKAEL JOHANSSON/ARKIVBILD

Bilsport RallyCup startade om

● **FÖRRA ÅRET** ställdes Bilsport RallyCup in helt och hållet på grund av pandemin. I år började säsongen med inställda tävlingar. Men när restriktionerna lättade en aning lyckades Trelleborgs MK genomföra sin säsongspremiär tre månader senare än planerat.

Första helgen i juli erbjöds sex specialsträckor i Rally Anderslöv. Men av någon anledning kände sig inte fler än 39 ekipage sugna på att tävla efter det mer än ett och ett halvt år långa uppehållet.

Av de som ställde upp var Skillingaryds MK:s **David Lindström/Jessica Svensson** (bilden) totalbäst före Vimmerby MS-duon **Morgan Olsson/Björn Jacobsson**.

Förhoppningen är att Bilsport RallyCup lyckas genomföra minst tre ytterligare tävlingar under sensommaren och hösten.

BILSPORT RALLYCUP 2021

3 juli, Trelleborgs MK

21 aug, Vimmerby MS

18 sep, Karlskrona AK

6 nov, Nässjö MK



FOTO: #ALEXIADANIELSSON

Alexia yngst med formellicens

● **12-ÅRIGA ALEXIA DANIELSSON**, från Storstreta utanför Uppsala, blir den yngsta svenska föraren genom tiderna att tilldelas tävlingslicens för formelbil.

Licensen innebär att Danielsson, som för tillfället tävlar framgångsrikt i karting på nationell juniornivå (Formel Mini i SKCC och MKR), får möjlighet att ta steget upp till fullfjädrad bilracing och redan nu kan börja träna fullt ut inför en planerad tävlingsdebut nästa år.

Licensen kommer specifikt att nyttjas för träning i bilracingklassen Aquila Formula 1000, där Danielsson också har en åldersdispens på plats för att börja tävla 2022 – det år hon fyller 13.

Formelbilslicensen utfärdades av Svenska Bilsportförbundet den 6 juli i år. Alexia Danielsson hade då en ålder av 12 år, tre månader och 19 dagar.

– Det är alltid lika roligt när unga, ambitiösa förare vill utvecklas i det de gör och ta sina karriärer vidare, säger **Claes G Elofsson**, ordförande i Svenska Bilsportförbundets racingutskott. Vi gör den här typen av licensbedömningar från fall till fall, och när det gäller Alexia har vi sett en mognad och nivå som gör oss mycket positiva. Vi önskar henne all lycka till och hoppas att hon fortsätter nära sitt intresse på samma fina sätt framöver.

Alexia, eller Lexi som hon också kallas, tävlar med startnummer 61. Bakgrunden går att finna i det romerska talsystemet, där kombinationen L, X, I – "Lexi" – ger just summan 61 (L = 50, X = 10, I = 1).

Alexia Danielssons pappa, **Aix**, tävlade själv framgångsrikt i internationell racing med bland annat en mästerskapstitel i World Series by Renault (2006) och testföraruppdrag för Renaults Formel 1-stall på meritlistan.



FOTO: BENGT-ÅKE GUSTAVSSON/PRESSRELEASE

Legendarisk BMW vid RHK-tävling

● **I SAMBAND MED** Svenskt Sportvagnsmeeting på Ring Knutstorp körde Racerhistoriska Klubben en tävlingshelg för flera klasser.

Heatet för nyare standard och GT-bilar mönstrade det största historiska startfältet med 27 bilar på griddan. De danska bröderna **Leth Sörensen** visade att deras dominans på Gelleråsen tidigare i år inte var någon tillfällighet. **Mads** tog segern i båda heaten före **Per**. Mads var så överlägsen att han hann med att snurra ett helt varv under racet utan att tappa ledningen! **Tomas Hall** tog hand om tredjeplatsen i första racet. **Josef Viktorsson** körde sin första tävling i RHK i brodern **Arvids** gamla Ascona A. Det blev en sjundeplats totalt och en andraplats i CT14.

Förenade bil firar hundraårsjubileum i år. Företaget äger Ring Knutstorp och vd:n **Joakim Söderström** kom till start i "Emmas" legendariska "MER-BMW" (bilden) med vilken han tog tredjeplatsen i det andra racet.

Komplett racerapport och alla resultat finner du på svenskracing.se.

Stressig höst för Hansen

● **BRÖDERNA TIMMY OCH KEVIN HANSEN** öppnade VM-säsongen i rallycross bäst av alla. Nu står det klart att de båda kommer att komplettera sin VM-satsning i år, med att köra Nitro Rallycross i USA.

Timmy vann Nitro 2018 och Kevin 2019. Då var det ett enskilt event. I år utökas Nitro Rallycross till en serie om fem tävlingar mellan slutet av september till första helgen i december.



ÖHLINS NORTHERN EUROPE

Vi har lång erfarenhet och gedigen kunskap för gatbilar, rally, racing, rallycross, drifting eller cross- och extremecart.

OHLINS.SE [f](#) [t](#) [i](#) [v](#) [p](#) [OHLINSRACING](#)

ÖHLINS NORTHERN EUROPE • Dagvindsgatan 10, 652 21 Karlstad • Tel 054 68 88 80





FOTO: IPA

Koncept Formel 1 2022

● **UNDER F1-HELGEN** på Silverstone 18 juli visade FIA upp en bil byggd efter det nya reglemente som gäller från 2022. Reglementet skulle ursprungligen trätt i kraft redan till årets säsong, men sköts upp på grund av pandemin.

En grundtanke är att aerodynamiken ska ändra så att det blir lättare att köra nära bakom en konkurrent och påbörja omkörningsförsök. Med dagens bilar tappar en jagande som kommer närmare än 20 meter en tredjedel av sin downforce.

För att eliminera problemet minskas fram- och bakvinge och "barge-boarden"

framför bilarnas "sidepods" förbjuds. I stället ska det plana golvet tillsammans med diffusern ge motsvarande downforce.

Högre, smalare och värmetåligare däck med lägre skuldra blir mer gatbilslika och ska klara hårdare körning och längre stintar. Man fortsätter med dagens 1,6-liters V6-turbomotorer som inte får vidareutvecklas under perioden fram till 2025.

I kombination med andra kostnadsdämpande regler hoppas FIA:s ansvarige, F1-tekniske basen **Ross Brawn** på jämnare och tätare race.

Grus-SM har kört de två första tävlingarna

● **I MITTEN AV JULI** startade rally-SM:s nya sprintserie på grus. Tävlingen hölls i populära Millebygden utanför Älmhult.

De 53 startande ekipagen erbjöds tre korta sträckor och bäst av alla lyckades värmlänningen **Dennis Rådström** med co-driver **Johan Johansson**.

En imponerande insats stod Nässjö-föraren **Calle Carlberg** för. Med en Ford Fiesta Rally4 och co-drivern **Maja Bengtsson** var Calle snabbast av alla 2WD-ekipage och dessutom fyra totalt!

Andra deltävlingen kördes över två sträckor i Vara första helgen i augusti. Här vann MK Rimos **Stig Andervang** med co-driver **Robin Eriksson**. Bäst av 2WD-ekipagen lyckades Nyköpingsbröderna **Hampus** och **Pontus Jakobsson** som blev femma totalt med sin Toyota Corolla.

PWR vidare mot elektrifiering

● **REDAN 2018** presenterade STCC-teamet PWR Racing sin 100 procent elektriska racingbilsprototyp. Nu inleder teamet ett partnerskap med svenska greentech-bolaget Charge Amps som utvecklar laddlösningar för elbilar genom svensk innovation och hållbar design.

– För oss finns inget annat alternativ än att vara med och driva utvecklingen av sporten vi älskar och världens transportmedel mot en hållbar och modern framtid, kommenterar PWR:s vd **Daniel Haglöf**.

– Vi ser detta som ett strategiskt viktigt partnerskap där vi tillsammans kan visa att vi kan förena framtidens fossil-fria laddlösningar med racing, säger **Anders Bergtoft**, vd på Charge Amps.



FOTO: MCKLEIN

Kalle Rovannerä skrev WRC-historia

● **FRAM TILL RALLY ESTONIA** i år har finländaren **Jari-Matti Latvala** varit historiens yngste totalsegrare av ett VM-rally. Latvala var 22 år och 10 månader när han vann Rally Sweden 2008.

Nu har landsmannen **Kalle Rovannerä** (bilden) raderat Latvalas rekord med råge. Rovannerä som är fabriksförare för Toyota var 20 år och 9 månader när han vann Rally Estonia i mitten av juli, med nästan en minuts marginal till tvåan **Craig Breen**.

Rovannerä är inte en vän av stora ord. När lovorden haglade över honom efter målgång kommenterade han att "det här var ganska bra". Senare uppgraderade han sitt eget omdöme till "riktigt, riktigt bra" och passade på att berömma sin co-driver **Jonne Haltunen**.

Sjufaldige världsmästaren **Sébastien Ogier**, också Toyota, blev fyra, men utökade sin VM-ledning till 37 poäng över **Elfyn Evans**, Toyota.

I WRC 2-klassen fick norrmannen **Andreas Mikkelsen** till en fullpoängare i Estland och toppar den tabellen, elva poäng före landsmannen och regerande WRC 2-mästaren **Mads Østberg**.

Av årets säsong återstår fem VM-tävlingar när den här tidningen sänds på tryck.



FOTO: CHRIS OWENS

Ericssons andra IndyCar-seger

● **EFTER ETT AV** historiens mest kaosartade IndyCar-lopp kunde **Marcus Ericsson** mot alla odds kliva högst upp på Indy-prispallen för andra gången i karriären.

Racet i Nashville 8 augusti innehöll nio (!) omstarter och två rödflaggor. Redan på femte varvet kolliderade Ericsson med **Sebastien Bourdais**. Ericssons bil for upp i luften och han linkade till depå med skadad framvinge samt åkte på ett tio-sekunders "stop and go".

Under resten av det osannolika racet använde Marcus både tur och skicklighet för att ta sig hela vägen upp i ledning. Närkingen ledde 37 av de 80 varven, vann och ligger så långt femma i förartabellen.

– Helt otroligt! Allt är möjligt i IndyCar. Det här var ett av mina bästa lopp i karriären, jublade Marcus som efter Indy 500 i somras är den förare som tagit flest poäng i mästerskapet och är i skrivande stund bara 79 poäng bakom ledaren och stallkamraten **Alex Palou**.

Felix Rosenqvist gjorde också en mycket stark insats när han blev åtta trots att han tappade två placeringar på slutvarven när bränslet tog slut.



FOTO: PRIVAT

Ida satsar på Top Fuel

● **IDA ZETTERSTRÖM**, född i Sverige men numer boende och tävlande för Åland, byter tävlingsklass i dragracing och satsar på Top Fuel.

– Vi har gjort en överenskommelse med **Rune Fjeld Motorsport** om att bli en del av hans team och köra en av hans bilar.

Ida började karriären i Junior Dragster. Efter ett uppehåll för studier har hon tävlat framgångsrikt på motorcykel i Super Street Bike. Hon totalsegrade i den nordiska serien 2019 och blev 2020 finsk mästare i den nedbantade säsong som genomfördes under coronarestriktionerna.

Nu är planen att köra upp för Top Fuel-licens på Santa Pod.

– Riktigt hur 2022 kommer att se ut, när allt för 2021 har tvingats att flytta fram, är för tidigt att uttala sig om. Men det här är en målmedveten satsning, kommenterar Ida.

Racing med Mattias Persson

Sprintkval i Formel 1 – värt ett försök, men inte övertygad

● **EN AV ÅRETS STORA NYHETER** i Formel 1 är det experimentella införandet av så kallade sprintkval. Formatet debuterade under uppmärksammade former vid Storbritanniens Grand Prix på Silverstone under sommaren, och innebär att gridden till söndagens huvudrace formeras i ett kortare lopp – eller sprintkval, som F1 själva betitlar det – under lördagen.

Jag är av åsikten att alla nya, genomtänkta grepp förtjänar en chans. Det är också därför jag väljer att skriva den här krönikan efter det första försöket på Silverstone, snarare än innan. Först nu, när vi sett det initiala utfallet, tycker jag att det känns relevant med en analys.

Idén med sprintkval är på många sätt god. Man vill helt enkelt öka underhållningen genom att skapa mer action ute på banan, och på det här sättet utökas antalet race under helgen i praktiken från ett till två.

DET ÄR ENKELT att förstå argumentationen bland förespråkarna, inklusive rutinerade F1-basar som **Ross Brawn** och **Stefano Domenicali**. Det här är herrar som besitter all nödvändig information om sportens demografi, följarskara och expansionsplan, samtidigt som de har varit med tillräckligt länge för att förstå och värdera dess historia. Det här är inte ett taffligt försök från nya ägare att skaka om strukturer för sakens skull – hela processen har verkligen genomsyrats av professionellt och logiskt tänkande.

Just därför har man också varit noga med att inte förhastiga sig. Man har valt att utvärdera sprintkonceptet efter hand, till att börja med vid tre GP:n under 2021. Först ut var alltså Silverstone, inför fullsatta läktare.

Det hela avlöp på det stora hela bra – men personligen är jag inte övertygad. Jag ställer mig frågande till på vilket sätt ett sprintkval egentligen tillför något substantiellt.

Min bestående känsla från Silverstone var att resten av helgens pass devalverades i värde; framför allt det vanliga tidskvalet som flyttades till en mer undanskuffad plats på fredagen. Plötsligt belönades den snabbaste föraren över ett varv – på många sätt hela helgens mest renodlade insats – inte längre med pole position, vare sig i den historiska statistiken eller på den slutliga gridden. I stället fick han starta först i en form av förfinal som kändes mer karting än Formel 1.

JAG FÖRSTÅR ATT ett sprintkval i teorin skapar yta för fler händelser, vilket i sin tur skulle kunna skaka om den slutliga startuppställningen till själva Grand Prix-loppet. **Sérgio Perez** var den stora förloraren i Silverstone-sprinten, så visst kan det bidra till omkastningar. Problemet är bara att de snabbaste bilarna ändå kommer att starta längst fram nio gånger av tio, och att insatserna generellt är för höga för att göra något överilrat. Man har egentligen bara skapat en ny transportsträcka, om än med visst underhållningsvärde.

Självklart kommer nyhetens behag att driva fram medial uppmärksamhet på kort sikt – den här krönikan är i sig ett exempel på det – men för mig är den stora frågan vad som händer sedan. Det finns en risk att man urvattnar ett sedan länge inarbetat koncept som egentligen fungerar, och på vägen dessutom förvirrar de vardagliga fansen i vad som är kval och vad som är race. Jag vet själv efter år av rapportering från Macau Grand Prix, F3-loppet som nyttjar samma system med kvalrace och final, att det föreligger en kommunikativ utmaning som blir mångfaldigt större i Formel 1.

Låt oss dock bibehålla ett öppet sinne. Nästa sprinttest sker vid Italiens Grand Prix på Monza i september. Det är en bana som racingkaraktäristiskt skiljer sig en hel del från Silverstone, med större möjligheter att följa bilarna framför. Det ska bli väldigt intressant att se hur konceptet landar på kalenderns snabbaste bana.





Joacim Kristiansson/Maya Ragntoft.

FOTO: MICKE FRANSSON

Upplösningen av asfalt-SM

● **EN AV RALLYSPORTENS** alla SM-serier, den nya på asfalt, kom att innehålla fyra deltävlingar. Efter premiären i Uddevalla körde man i Växjö och därefter två tävlingar på en dag på Tierp Arena i slutet av juli.

SM-poängen räknades på så vis att resultatet från de tre 2WD-klasserna slogs ihop för att kora en 2WD-mästare. Samtidigt slogs de två 4WD-klasserna ihop för att kora en 4WD-mästare.

Slutligen stod **Stefan Kristensson** från Tomelilla MK som SM-guldmedaljör tillsammans med sin kartläsare **Rickard Nilsson**. Detta i Stefans nionde rally i karriären!

Guldmedaljen i 2WD gick till SMK Hörbys **Joacim Kristiansson** med kartläsare **Maya Ragntoft**. Duon vann tre tävlingar och blev tvåa i en. Samma fina resultat nådde **Johan** och **Christer Holm**, SMK Trollhättan. Men särskiljning genom att Kristiansson kört snabbare med sin trimmade bil gjorde att guldet gick till honom.

Flest startande nåddes i Växjö där 75 ekipage ställde upp. I sista vändan på Tierp stod bara 39 ekipage från fem klasser på startlinjen. 27 olika förare lockades att starta i alla fyra deltävlingar.



Stefan Kristensson/Rickard Nilsson.

FOTO: MICKE FRANSSON

Från vänster: Hampus Ericsson och Edvin Hellsten.



FOTO: ARMIN HADZIC

Nya Porsche-segrare i Falkenberg

● **DET BLEV INGA** nya fullpoängare för **Lukas Sundahl** i Västkostloppet i Falkenberg. Hans segersvit bröts och i stället tog **Edvin Hellsten** och **Hampus Ericsson** sina första triumfer i Porsche Carrera Cup Scandinavia.

Sundahl, som blev tvåa i det första heatet och bröt det andra, toppar dock fortfarande mästerskapet före **Emil Persson**.

Tuffa förhållanden med regn, upptorkande bana och flera krascher satte sitt signum på Västkostloppet i Falkenberg.

Lukas Sundahl som tidigare dominerat mästerskapet for av banan redan i första kurvan i andra racet då han blev påkörd av **Pontus Fredricsson**.

– Mitt fel. Jag såg ingenting och kom med alla fyra däck upplåsta, medgav Fredricsson.

Sundahl köpte inte riktigt den ursäkten.

– Ser man inget får man ta det lite försiktigt, tyckte han bland annat.

Kollisionen innebar att båda förarna fick bryta. För Sundahl var det första gången sedan säsongen 2017.

Sprint Challenge-deltagarna körde inte mindre än två kval och fyra race på tre dagar. Här var **Marcus Annervi** överlägsen i vanlig ordning och vann alla fyra tävlingar. Därmed kan han säkra titeln i Sprint Challenge redan i första racet i nästa deltävling, på Rudskogen den 17-18 september.

Däcken köper du på
mocomp.se



För en säker seger!



0303-74 00 28

Facebook.com/mocompab



GutaFestivalen kunde genomföras

• **I TIDER DÅ DE FLESTA** stora evenemang ställts in känns det uppfriskande att Rosendals MK på Gotland lyckades genomföra GutaFestivalen den här sommaren.

Tävlingarna pågick under tre dagar vecka 29 och lockade 183 startande i fyra klasser. Av förklarliga skäl var inte publiktrycket lika hårt som före pandemin. Men på banan var fighterna minst lika bra som alltid. Efter tävlingen lades 2.099 anbud.

Precis innan den här tidningen sändes på tryck genomfördes även Svampafestivalen i Tomelilla. Större rapport från den tävlingen kommer i nästa nummer av Bilsport Rally&Racing.

Veterantvåan, Jörgen Johansson från MK Falcon, fick pris för tävlingens snyggaste bil.

2021 års segrare. Från vänster: Lennart Falk, SMK Gävle (veteran), Malve Westerling, MK Kinda (junior), Adelinn Westerling, MK Kinda (dam) och Casper Falk, SMK Gävle (senior).



FOTO: GÖSTA BLOMQUIST



FOTO: GÖSTA BLOMQUIST

www.dalhems.com • bildelar@dalhems.com • 0346-207 35



3" kardan med 1350-knutar 6195:-
Kardan som tillverkas i den längd du vill ha!

Sinterlameller från KEP

Håller vad dom lovar!



220 volts däckskärare 1495:-

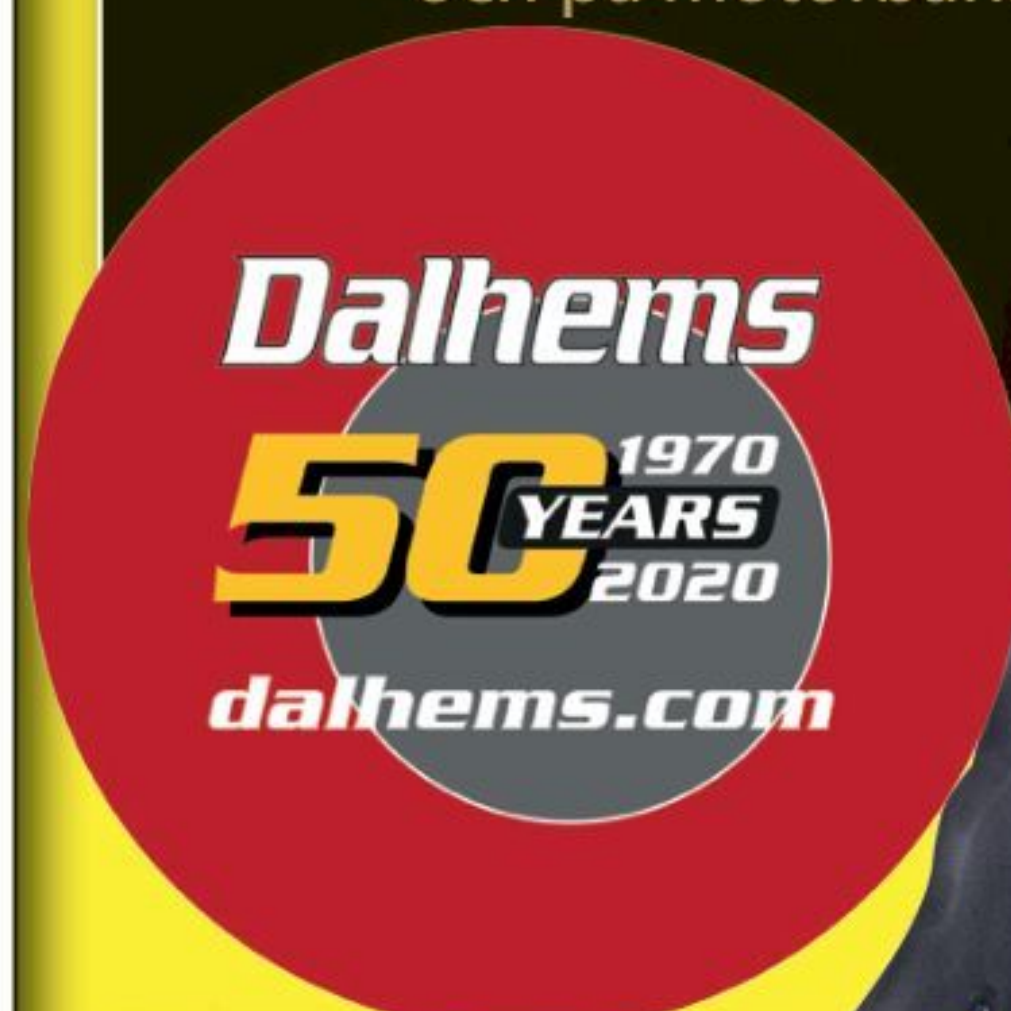
Suverän maskin för att trimma t.ex. folkracedäcken eller förlänga livet lite på hojdecken!



Dalhems 50år

Runt 1975 skaffade vi den första moderna bromsbänken i Skandinavien.

Det underlättade arbetet med motortrimningen av hobbybilarna som det tävlades med både på grusvägar i skogen och på motorbanan.



OMP TRS
FIA-stol från 3090:-



Vi har grejerna till dig som håller på med motorsport!

Dalhems

www.dalhems.com • bildelar@dalhems.com • 0346-207 35

J-tech

Med erfarenhet från fabriksteam som rally ingenjör i R5 och transmissions renoveringar i WRC

- Chassis setup
- Rally tester
- Inställning av diffar och stötdämpare
- Renovering av växellådor och stötdämpare



0290-222 33

joakim@j-tech.se

www.j-tech.se

3mo
Performance

Importör av
3MO Transmissioner



BENGT-ÅCE GUSTAVSSON/PRESSRELEASE

Formula Nordic efter sex deltävlingar

● **TVÅ RACEHELGER** med tre deltävlingar per helg har Formula Nordic hunnit med. I Falkenberg i mitten av juli blev **William Karlsson** förste föraren någonsin i serien att plocka maxpoäng under en helg då han var snabbast i kvalet och sedan vann alla tre race.

Bakom honom var det desto mer intensivt om pallplatserna. **Philip Victorsson**, som vann ett lopp under premiärhelgen i Skellefteå, blev sjuk efter en tredjeplats i första racet i Falkenberg och missade därefter två lopp. **Håvard Hallerud** tog två andraplatser och **Albin Karlsson** noterade en andraplats.

Elias Adestam (bilden) var nära att ta sin första pallplats men drabbades av ett tillfälligt tekniskt fel där bilen momentant stängdes av i högfartspartiet på baksidan av banan.

Av säsongen återstår fem tävlingshelger med avslutning på Ring Knutstorp 8-9 oktober.

Svenska mästare korades i Sundsvall

● **ETT DIREKTAVGÖRANDE SM** i dragracing kördes i Sundsvall fjärde helgen i juli. Där korades två mästare. **Wilma Andersson** i Super Comp och **Mikael Nilsson** i Super Pro ET. Mikael försökte sig på att vinna mästerskapet i båda klasserna och hade anmält sig i båda. Men fick se sig tidigt utslagen ur Super Comp.

Wilmas seger var helt avgörande av hennes insats som förare. Trots långsammare tid vann hon både mot **Pontus Garefelt** och sedan finalen mot **Amanda Sjöström Andersson** på kvickare reaktionstid. I finalen körde Wilma 8,919 mot Amandas 8,914.

Mikael Nilsson i sin tur mötte **Jan Hallman** i finalen av Super Pro ET.

Det kördes även om tredje placering och SM-resultaten blev enligt följande:

SM SUPER COMP

- 1) Wilma Andersson
- 2) Amanda Sjöström Andersson
- 3) Pontus Garefelt

SM SUPER PRO ET

- 1) Mikael Nilsson
- 2) Jan Hallman
- 3) Martin Häggström



FOTO: STEFAN BOMAN

Wilma Andersson.

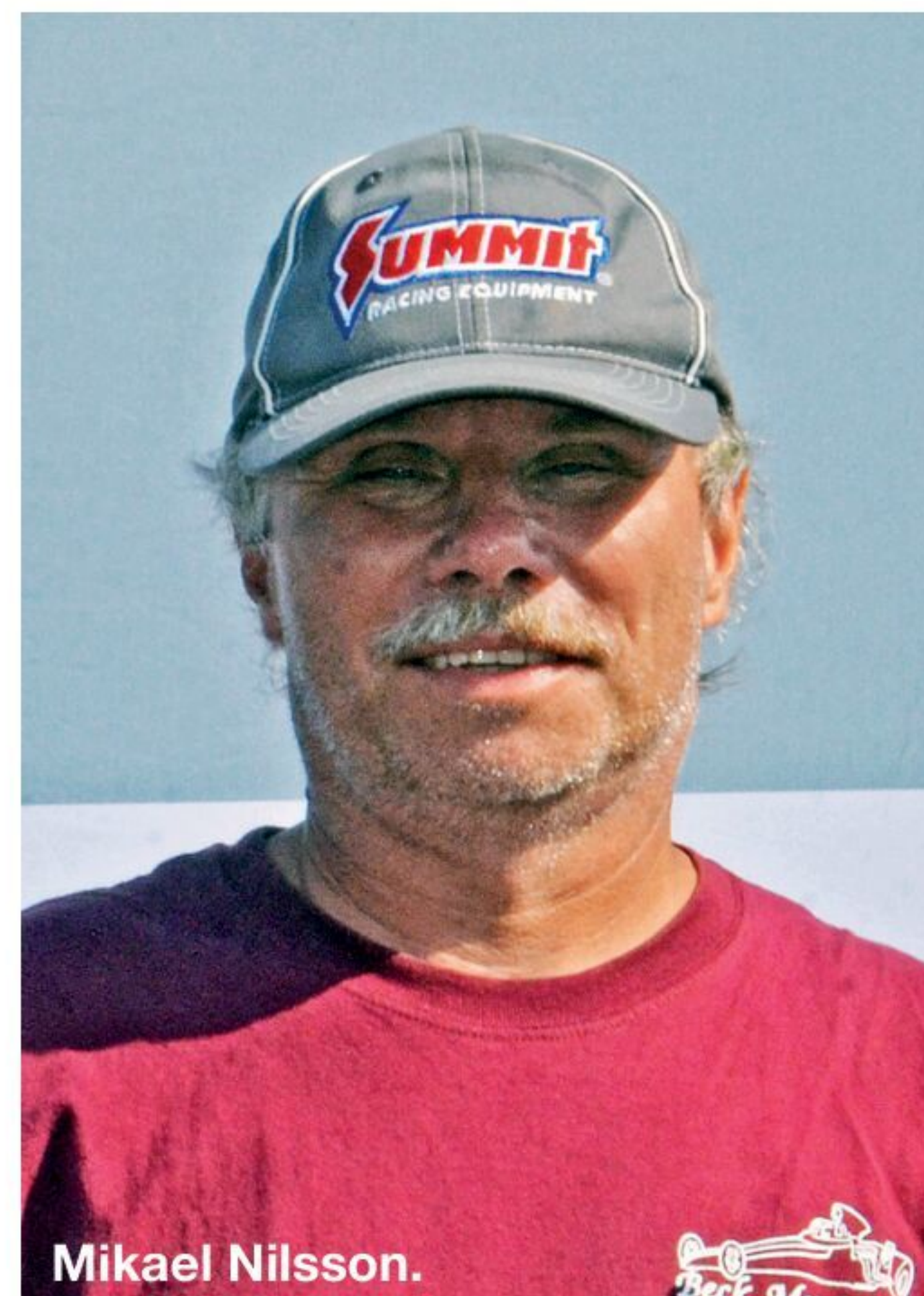


FOTO: CHRISTINA BODÉN


Mikael Nilsson.

JB-ENGINE SWEDEN AB
"DIN VOLVO TRIMMARE"
 Motorer för klasserna:
 GRH Rally,
 Rallycross,
 Racing,
 VOC/GRF
 Fullservice på
 EVO Engines!
 "För dig som vill ha det värsta!"
JB-ENGINE SWEDEN AB
 Skrikarhyttan 315,
 713 92 Gytterp, Tel. 070-215 45 96
www.facebook.com/JBengine

KBT Safety AB
Skyddsbågar
 Vi tillverkar även:
 • Fram/bakvagnsbryggor
 • Stag, fästen
 • Stolsfästen
 FIA stoppning 345:-/st
 Färdigt burkit
 Volvo 940 grH 15.190:-
 Fabriksgatan 11 • 731 50 Köping
 Tel 0221-185 66 • E-mail: poppo@kbtsafety.se
www.kbtsafety.se

**KÖR ETT VINNANDE KONCEPT
 TÄVLINGSSÄSONGEN 2021!**
 Tech Pro AB fokuserar på att ge stark support till sina kunder genom utveckling och tester med tävlingsbilens helhet som fokus

 – Försäljning av Reiger Suspension
 – Uppdatering, service och reparationer av all tävlingsfjädring
Reiger Suspension
Techpro SWEDEN AB
 Mikael Gustafsson +46 768 080 764 | tech-pro.se | info@tech-pro.se

AURORA BEARING COMPANY
RODOBAL
Seals-it®
NYHET – Genomföringsskydd

MecMove AB
 Speditionsvägen 39 • 142 50 Skogås • www.mecmove.se
 Tel 08-520 140 00 • Fax 08-520 135 50

Finess
OHLINS
 Försäljning Servicecenter
 Rörbärarmar Flockning m.m.

 Skyddsburar:
 Byggsatser, Certifierade burar



Prispallen i Modsport I & II. Från vänster: Björn Axelsson, Toni Berggren och Peter Andersson.



Sportvagnsmeeting tillbaka!

Petter Sångberg vann
det andra racet i
Roadsport C.

● **EFTER FJOLÅRET**, då det mesta ställdes in, var Svenskt Sportvagnsmeeting tillbaka på Ring Knutstorp första helgen i juli.

Cirka 1.000 åskådare och 250 startande bilar fick uppleva en helg med allt från strålende sol till rejäla åskskurar.

Med 34 bilar mönstrade Roadsport C helgens största startfält. Tyvärr blev det en startkrasch i första racet vilken eliminerade tre bilar.

Räddningsarbetet utfördes under safetycar, vilket drog ut på tiden. Endast tre racevarv registrerades på 15 minuter och **David Malmberg** utropades som segrare före **Fredrik Nordlander** och **Andreas Jähnke**. I det andra racet hade Malmberg segern som i en liten ask, när han plötsligt kände vibrationer i bilen. Han tvingades bryta då han höll på att

tappa ett hjul. Till sist tog **Petter Sångberg** hem segern före Jähnke.

Verktögsboden Modsport I & II körde båda sina race i regn. Inför andra racet hann man köra uppvärmningsvarvet innan tävlingsledningen vinkade in bilarna och lät dem byta till regndäck. Det var en märklig vädersituation med sol-sken i kombination med regn. **Toni Berggren** trivdes som fisken i vattnet. Han vann första racet med god marginal, trots att han kör i klass II. **Daniel Palma** kom tvåa och vann klass I före **Bengt Johansson** och **Peter Eriksson**.

Resultatet i andra racet blev nästan identiskt med första, även om Palma låg betydligt närmare Berggren denna gång. Enda förändringen var att **Peter Andersson** petade ned **Fredrik Olsson** från pallen i klass II.

BMW Cup och Club Alfa Romeo Racing var gästklass under årets SSM. Det var ett litet experiment att låta dem köra tillsammans och det fungerade riktigt bra. I första racet tog BMW-trion **Mikael Lundvall**, **Ola Håkansson** och **Claes Jarl** kommandot. Dock tvingades Jarl bryta. Lundvall vann före **Håkan Zaar** och **Daniel Hansson**. **Robin Nyqvist** var bästa Alfa före **Hugo Bjurman** och **Markus Moberg**. Vi såg ett liknande scenario även i andra racet med en trio BMW-förare i topp. Zaar vann före Håkansson och Lundvall. Moberg var bästa italienare före **Hans-Peter Magnusson** och **Claes Hoffsten**.

Komplett racerapport och alla resultat finns på svenskracing.se.

V8 THUNDER CARS

SE V8 THUNDER CARS PÅ

STCC+

ANDERSTORP 4-5 SEPTEMBER

FÖR MER INFORMATION OM STCC+, SE WWW.STCC.SE

PERFORMANCE RACING

YOKOHAMA

Rally & Racing

ASPEN
Fuel for professionals

NGK
SPARK PLUGS

ÖHLINS
ADVANCED SUSPENSION TECHNOLOGY

91-årig förare i rally-VM!

FOTO: MCKLEIN



Sobieslaw Zasada,
91-årig rallyförare.

FOTO: MCKLEIN

● **POLACKEN SOBIESLAW ZASADA** skrev historia när han vid 91 års ålder startade en VM-deltävling i rally i somras. Och han valde verkligen inte den enklaste av säsongens tävlingar när han ställde upp i Safari-rallyt som gjorde comeback i VM-kalendern efter 19 år.

Zasada körde en hel del EM-tävlingar på 1960-talet och var bland annat i Sverige och körde Midnattssolsrallyt 1964. Han blev Europamästare tre gånger.

Under 1970-talet körde han Safari-rallyt regelbundet, blev tvåa totalt 1972, och gjorde ett inbrott i tävlingen igen, 1997.

I en intervju med wrc.com, inför årets tävling, berättade Zasada:

– Jag har alltid tyckt att Safari-rallyt är fantastiskt. Nu är jag nyfiken på hur tävlingen ser ut jämfört med exempelvis 1972 då vi körde 648 mil nonstop under tre dygn.

Med co-drivern **Tomasz Boryslawski** ställde den 91-årige föraren upp med en Ford Fiesta Rally3. Dock tvingades duon bryta strax före mål när bilens hjulupphängning inte orkade med längre.

Tävlingen vanns av franske Toyota-stjärnan **Sébastien Ogier**. Svenske **Oliver Solberg** tvingades bryta tidigt sedan han slagit i en grop och skadat WRC-Hyundaiens burbåge.

Halva F1-fältet har kontrakt klart för 2022

● **HALVVÄGS IN I SÄSONGEN** börjar teamens förarkontrakt för nästa år klarna. **Lewis Hamilton** blir kvar hos Mercedes och **Max Verstappen** hos Red Bull. Men de båda toppteamen har ännu inte kontrakterat sina andreförare.

Valtteri Bottas sitter löst hos Mercedes, som gärna tar över **George Russell** från Williams-Mercedes. Hos Red Bull kan **Sergio Perez** få lämna över till **Pierre Gasly**.

Ferrari kör däremot vidare med **Charles Leclerc** och **Carlos Sainz**, McLaren-Mercedes med **Lando Norris** och **Daniel Ricciardo** och Alpine-Renault med **Fernando Alonso** och **Esteban Ocon**. Klart med fortsättning har också **Sebastian Vettel** hos Aston Martin-Mercedes.

Så här långt är 11 av årets 23 race genomförda. Guldduellen mellan Hamilton och Verstappen är just nu till Hamiltons fördel med åtta poängs marginal.

Efter sommaruppehållet startar säsongen igång i Belgien den 29 augusti. Final blir det inte förrän den 12 december, i Abu Dhabi.



FOTO: JAN-OLOF "LOLLO" JOHANSSON

Oliver Solberg körde folkrace

● **NÄR SMK EDA** arrangerade kvällstävling i folkrace torsdagen den 29 juli gjorde rallystjärnan **Oliver Solberg** (bilden) ett försök att mäta sig med en lång rad snabba folkraceåkare från Värmland.

Dock kände han av en sjuk motor redan i första omgången men blev ändå tvåa. Fast i andra heatet orkade inte motorn längre och då var det färdigkört.

– Otroligt kul i alla fall. Jag kommer tillbaka, kommenterade Solberg.

Tävlingen vanns av **Rasmus Persson**, SMK Eda (senior), **Lars-Gunnar Sakariassen**, MK Team Westom (dam/veteran) och **Alex Gustafsson**, MK Team Westom (junior).

Svensk Bilsport växer – rekryterar sportgrenskoordinatorer

SVENSK BILSPORT



SOM TIDIGARE informeras om kommer Svensk Bilsport stärka upp förankringen ut i sportgrenarna. Därför rekryteras nu fyra sportgrenskoordinatorer.

Styrelsen har tidigare beslutat om att genom kansliet och sportgrensutskotten ha en bredare förankring där förbundet ska dra nytta av de synergieffekter som finns mellan sportgrenarna och resurserna i den dagliga operativa verksamheten. Styrelsen kommer från och med nu inte att utse kontaktpersoner för utskott och kommittéer utan det flyttas till kansliet. Det innebär bland annat att ansvaret flyttas ännu tydligare till kansliet och sportgrensutskotten. Ett steg i denna process är nu att fyra sportgrenskoordinatorer rekryteras.

– Sedan jag startade har jag haft ett uppdrag från styrelsen att se över organisationen, något som tar tid att analysera och förankra. Nu är tiden här både i mognad och

för de utmaningar vi står inför. Något vi lärt oss under åren är att vi behöver hantera frågorna där de ska hanteras för en tydligare och enklare kommunikation. Därtill att vi står inför många stora utmaningar inom bilsporten framöver med förflyttningen mot fossilfritt drivna bilar som redan är här, samhällets förändring kring ideellt arbetande och kanske till och med ifrågasättande av bilen, gör att vi behöver arbeta annorlunda,

säger **Anna Nordkvist**, vd Svensk Bilsport och fortsätter.

– Vi är en stor sport med många grenar så för att lyckas med detta anställer vi nu tjänstepersoner som ska stötta sportgrenarna och vara länken mellan sportgrenar och övrig central verksamhet. Sportgrenarna kommer grupperas i fyra grupper med en sportgrenskoordinator per grupp.

I rekryteringen av de nya tjänsterna har Svensk Bilsport tagit hjälp av rekryteringsföretaget Adecco och målbilden för processen är att ha den nya organisationen på plats till sista december 2021.

– Jag tror väldigt mycket på den här omorganisationen och det nya arbetssätt som vi är på väg in i. Det kommer ta lite tid innan allt är satt på plats, men när vi väl är där är jag övertygad om att vi kommer få ut mer av Svensk Bilsport på alla områden. Framför allt kommer vi att bli mer tillgängliga och bli ett än bättre stöd för våra medlemmar, utövare, funktionärer, föreningar, avslutar Nordkvist.

Svensk Bilsport rekryterar nu sportgrenskoordinator till:

- ✓ Racing, karting, dragracing, drifting, historisk racing, enkel bilspport.
- ✓ Rally, regularity, bilorientering.
- ✓ Rallycross, folktrace, crosskart, bilcross.
- ✓ Radiostyrd bilspport, virtuell bilspport, enkel bilspport (denna tjänst är på 50 %)

Alla länkar till tjänsterna via Adecco finns på sbf.se:

sbf.se/Nyheter/SvenskBilspport/svenskbilspportvaxer-rekryterarsportgrenskoordinatorer/



SM virtuell racing Formel by Hankook

DEN VIRTUELLA BILSPORTEN fortsätter att växa. Tidigare i år kördes SM i virtuellt rally powered by "Tillsammans för fler bakom ratten". I början av september startar ett av höstens två andra SM, SM Virtuellt Racing Formel by Hankook.

Hankook som förra året blev i och i det samarbetet blev titelsponsor till det virtuella SM:et i rally kliver i år in, som en del i sitt samarbete med Svensk Bilspport, i virtuellt SM i racing med formelbil.

Ett mästerskap som kommer köras med förkval och fyra deltävlingar där den som samlat flest poäng vinner mästerskapet. SM virtuell racing Formel by Hankook kommer även innehålla ett teammästerskap för tvåbilsteam som kör Formel 3-bilar på Hankook-däck.

– Vi ser att livesänd sport ökar, så även inom den virtuella världen och det känns verkligen roligt att Hankook vill fortsätta på det som de påbörjade förra året och nu växla upp ytterligare i samarbetet med

ett livesänt SM med SM virtuell racing Formel by Hankook, säger **Jörgen Ekwall**, marknadschef på Svensk Bilspport.

SM virtuell racing Formel by Hankook kör första tävlingen tisdag 14 september, kvalkörningen börjar redan torsdag 9 september. Finalen körs den 5 oktober.

Samtliga tävlingar kommer livesändas på www.sbfplay.se. Mer information om tävlingsupplägg och vilka tävlingsbanor det ska köras på kommer finnas på sbf.se.

**SVENSK
BILSPORT**

Adress:

**Svenska
Bilspportförbundet**

Box 705

191 27 Sollentuna

Tel: 08-626 33 00

Besöksadress:

**Bergkällavägen 31A
Bredden, Sollentuna**

E-post:

mailbox@sbf.se

Generalsekreterare/VD

Anna Nordkvist

08-626 33 13

anna.nordkvist@sbf.se

Marknadschef

Jörgen Ekwall

08-626 33 11,

jorgen.ekwall@sbf.se

Kommersiellt ansvarig

Peter Lindkvist

08-626 33 06,

peter.lindkvist@sbf.se

Ekonomi/

administrativ chef

Mats Ekblad

08-626 33 07,

mats.ekblad@sbf.se

Administratör – Licens

Tomasz Nowakowski

Licens: 08-6263305

licens@sbf.se

Administratör –

Klubb och Tävlning

Kurt Lennart Jönsson

08-626 33 09,

kurt.jonsson@sbf.se

Teknikansvarig

Pär Karlsson

08-626 33 03,

par.karlsson@sbf.se

Administratör – Teknik

Janina Strömquist

08-626 33 14,

janina.stromqvist@sbf.se

**PR och Kommunikations-
ansvarig**

Sören Emmervall

08-626 33 17,

soren.emmervall@sbf.se

Administratör – IT

Hans Ericson

08-626 33 15,

hans.ericson@sbf.se

Förbundskapten

Pier Steffansson

08-626 33 50,

pier.steffansson@sbf.se

Utbildningsansvarig /

Idrottslyftet

Disa Glaser

08-626 33 02

disa.glaser@sbf.se

Rekryteringsprojekt

– Bilspport on Tour

Lars Jonsson

08-626 33 08

lars.jonsson@sbf.se

Officiellt från sbf.se



RM-klasser som V8 Thunder Cars, och SM-klasser i racing, ska ha resultatlistor med officiella Svensk Bilsport-logotyper.

Vecka 24

Backe

Tillägg mästerskapsreglerna

Rallycrossutskottet meddelar ett tillägg i mästerskapsreglerna SM och RM Backe 2021.

1.0 Ändrat datum för SMK Sundsvall till 25-26 september 2021

7.1 Träning

Ny text 7.2

7.2 Om tävlande ej kommer till start vid träning vid deltävling, tillåts förare till träning i kvalomgång 1 och endast 1 tävlingsåk i kvalomgång 2 räknas som resultat.

Om samma tävlingsbana under tävlingshelg inte har förändrats från lördag till söndag, kan träning avstås på söndag under förutsättning att tävlande kört lördag.

Vecka 25

Juridiska

Blanketter

Blanketten "Bilaga till beslut om straffavgift" med kontonummer för betalning av straffavgifter har uppdaterats och kan laddas ned från: <https://www.sbf.se/vartforbund/Dokumentbank/Juridik/>

Även några av de andra blanketterna kommer att uppdateras inom kort.

Vecka 26

Karting

Uppdaterad oljelista och motorhomologeringar

Oljelistan med godkända tvåtaktsoljor för inblandning i bränsle till karting är uppdaterad.

Homologering KA-H25:001 för PRD Fireball är uppdaterad med utgåva 2 där mått på koppling införts.

Tillägghomologering KA-H27:001 för PRD Fireball avgasfläns junior är uppdaterad med utgåva 2 där ny text Maxmått är införd på strypningen.

Tillägghomologering KA-H28:001 för PRD Fireball avgasfläns senior är uppdaterad med utgåva 2 där ny text Maxbredd och Maxhöjd är införd.

Se mer på: [sbf.se/Regler/Karting/](https://www.sbf.se/Regler/Karting/)

Folkrace

Avsteg från FR 10.3 samt FR 10.4

Enligt information utsänd från Svensk Bilsport har Folkhälsomyndigheten gått ut med uppdaterade allmänna råd som gäller från och med 2021-07-01.

Under rådande covid-19-pandemi har utskottet tillsammans med centrala kansliet beslutat att publika folkracetävlingar samt tävlingar med en maxgräns på 600 personer i publiken får genomföras där endast team (1 förare och max 4 mekaniker), funktionärer och eventuellt närvarande publik får lägga anbud. Detta är ett avsteg från FR 10.3 samt FR 10.4.

Vid tävling med max 600 personer i publiken som inte anvisas sittplats: Vid tävling med publik räknas arrangemanget som en offentlig tillställning.

Den som anordnar en sådan offentlig tillställning ska:

- 1) Beräkna maxantalet deltagare som samtidigt får vistas på området.
- 2) Skriftligt dokumentera maxantalet och hur beräkningen har gjorts.
- 3) Tydligt anslå maxantalet.
- 4) Säkerställa att maxantalet inte har överskridits.

5) Beräkningen sker utifrån minst 10 kvadratmeter inomhus respektive 5 kvadratmeter utomhus av tillgänglig yta per person i publiken.

6) Antalet får inte vara fler än i förordningen.

Varje förare får ha med sig max 4 teammedlemmar, oavsett ålder, så länge arrangören kan tillgodose kravet på tillgänglig yta per utövare (5 kvadratmeter utomhus).

Vid tävling utan publik: Om arrangören inte släpper in publik innebär det en stängd depå, och att ingen publik (betalande eller icke betalande spelare ingen roll) får finnas på plats. Även här gäller:

1) Beräkna maxantalet deltagare som samtidigt får vistas på området.

2) Skriftligt dokumentera maxantalet och hur beräkningen har gjorts.

3) Tydligt anslå maxantalet.

4) Säkerställa att maxantalet inte har överskridits.

5) Beräkningen sker utifrån minst 10 kvadratmeter inomhus respektive 5 kvadratmeter utomhus av tillgänglig yta per person i publiken.

6) Antalet får inte vara fler än i förordningen.

Varje förare får endast ha med sig max 4 teammedlemmar, oavsett ålder, så länge arrangören kan tillgodose kravet på tillgänglig yta per utövare. Det är tävlingsledningens ansvar att det inte kommer in publik på tävlingsområdet samt att inget organiserat (tex anbudsgivning) sker utanför området.

Den som anordnar en tävling ska utforma lokaler/områden/ytor samt in-och utpassager så att trängsel undviks och att utövare kan hålla avstånd till varandra.

Se även till att följa folkhälsomyndighetens allmänna råd samt övriga rekommendationer och riskanalyser publicerade på SBF.se.

Följande beslut gäller från och med 2021-07-01 till och med 2021-09-30 och kan ändras om Folkhälsomyndighetens rekommendationer ändras.

Vecka 27

Racing

Resultatlistor med officiella loggor

På förekommen anledning lämnar racingutskottet följande information:

Samtliga resultatlistor (test/kval/race) i mästerskap, preliminära såväl som fastställda, ska ha pålagt Svensk Bilsport officiella logga inkluderat mästerskapsvärdighet.

Samtliga logotyper finns att tillgå på [sbf.se/vartforbund/Styrandedokument/Grafisk-profil/](https://www.sbf.se/vartforbund/Styrandedokument/Grafisk-profil/)

2021 har följande klasser mästerskapsstatus:

STCC/TCR – Racing-SM

STCC/TCR Junior – Racing-JSM

Formula Nordic – Racing-JSM

Porsche Carrera Cup Scandinavia – Racing-RM

V8 Thunder Car – Racing-RM

Ginetta GT5 Challenge – Racing-JRM

Time Attack Pro/Pro-Am – Time Attack-SM

Time Attack Standard – Time Attack-RM

Rally

Dela bil

Det har under 2017 och 2018 varit tillåtet enligt Officiellt meddelande att under vissa förutsättningar "dela bil" enligt nedanstående: Det har inte följts upp i regelverk, därför publiceras nu ett nytt som gäller 2021.

Utskottet har beslutat att det tills vidare är tillåtet att dela bil på RS-tävlingar (inte på Grus-SM eller Asfalt-SM), korta "sprinter" och liknande, där tidsschemat så tillåter och där säkerheten inte påverkas ne-

gativt pga byte av besättning. Likaså måste båda förarna underteckna varsitt besiktningsprotokoll så att juridiken görs tydlig med resp förarens ansvar för den bil man deltar med.

Klubbar

Ny medlem i SBF

Svensk Bilsport hälsar en ny medlem välkommen till förbundet.

Förening: Allmänna Eracing Sällskapet

Address: Johannesfredsvägen 5, 168 69 Bromma

E-post: christer@esenstudio.com

SDF-tillhörighet: Stockholms BF

Föreningen och dess medlemmar uppges avse att arrangera eller vara aktiv i Virtuellt Bilsporet.

Vecka 28

Licenser

Dispens från meritkrav

Corona-pandemin har gjort det svårare att uppnå det antal meriter som krävs vid uppklassning av en funktionärslicens då meriter vid uppklassning inte tilläts vara äldre än 36 månader.

Med anledning av detta har förbundsstyrelsen utfärdat en dispens som gör det möjligt att använda meriter fr.o.m. 2018 vid uppklassningar under pågående licensperiod (2020-2022).

Dispensen upphör att gälla 2022-12-31.

Karting

Homologeringar

Samtliga homologeringar för karting som är publicerade på www.sbf.se/Regler/Karting/ som har utgången datum, förlängs till och med 2021-12-31.

Dragracing

Medical card

Under rådande omständigheter så har Dragracing-utskottet beslutat att följande gäller för läkarundersökningar gjorda för att få ut Medical card samt tillfällig licens på nationell nivå.

Läkarundersökningar gjorda under 2019, 2020 och 2021 gäller för uttag av Medical card 2021.

Under rådande omständigheter så har Dragracingutskottet beslutat att punkten DR 1.4.2 Licenstyper ändras när det gäller användandet av tillfällig licens. Ny text blir som följer:

"Tillfällig licens gäller vid ett tävlingstillfälle i den gren och för den licensklass utövaren innehar vilande licens. Kan köpas till fritt antal evenemang. Licensen köps via Bilsporet Online. (Ej om licensen är spärrad) Tillfällig licens gäller för lokal eller nationell tävling samt nationella klasser på internationella tävlingar,

Miljökommittén

Miljöforum 2021

SBF Miljökommitté, tillsammans med Svenska Motorsportförbundet, bjuder in till Miljöforum 2021.

Quality Airport Hotel Arlanda, lördag 2 oktober 2021.

Läsmer: <https://www.sbf.se/vartforbund/Organisationen/forbundsstyrelsen/moteskalender?calendarEventId=65124848&year=2021&month=10>

Vecka 29

Inga officiella meddelanden.

Vecka 30

Inga officiella meddelanden.

Tävlingskalender

Kalendern är preliminär för perioden 20 augusti 2021 – 31 december 2021. För utförligare information, se tävlingsinbjudningarna eller www.sbf.se

OBS! Den aktuella samhällssituationen med restriktioner på grund av covid-19 gör att många tävlingar och evenemang under hösten 2021 ställs/ställts in eller flyttas/flyttats fram i tid.

Ta därför kontakt med respektive arrangör innan du planerar att delta i, eller besöka en tävling som åskådare.

Den här tävlingskalendern baseras på ansökta tävlingar registrerade hos SBF första veckan i augusti 2021.

Backe

3-5 sep, Gurkracet, Västerås MS

10-12 sep, Sprintserien, SMK Arboga

11 sep, Himlaracet 2, Borås MK

17-18 sep, Svenska Sprintserien,

SMK Nyköping

24-25 sep, SeptemberPlojen, SMK Arboga

25-26 sep, SM, Mittsverigeknallen,

SMK Sundsvall

1-3 okt, SM, Hillclimb, Ludvika MS

15-16 okt, Lundh Sprinten, Laxå MK

Bilorientering

11 sep, Tröjemålsnurren, Ryds MK

18 sep, MK Orion

1-2 okt, LjungbySnurren, Ljungby MK

9 okt, Svamptåget, Södertörns Bil-OK

23 okt, Dackesnurren, Wäxjö MS

13 nov, O-turen II, Mölndals BSK

4 dec, Åke Janssons Minne, Grimslövs MS

Crosskart

20-21 aug, Skene MS

20-22 aug, Svenska Cupen, MK Ran

28-29 aug, Åtvidabergs MK

3-4 sep, Rörbergsslaget, SMK Gävle

17-19 sep, SM, Västerås MS

25-26 sep, Svenska Cupen/Sprintcupen,

Karlstads MC Bil

15-17 okt, Långbergsprinten, Linköpings MS

Dragracing

20-22 aug, Autumn Open, Night Cruisers

Färnäs MF

21 aug, HDC, SMK Söderhamn

27-28 aug, Vårgårda Dragway Nats VIII,

SHRA Borås

27-29 aug, Winter Nats, Skåne Racers

Ideella Förening

4-5 sep, Helsing Open, SMK Söderhamn

11 sep, Älmhult Street Legal Race,

Feringe HRA

Drifting

3-4 sep, Drift Battle, MK 5100

4-5 sep, Grande Finale – Bus 1,

Mittsverige MK

24-26 sep, Gatebil, Mantorps MK

Folkrace

19-22 aug, Välamaster, SMK Helsingborg

20-21 aug, Upplökampen, Alingsås MK

20-22 aug, Mohlunds Trofén, Jämtlands MK

20-22 aug, Lumeckfestivalen, AMF Årsunda

21 aug, Augustiracet, Nässjö MK

21 aug, Bonusracet, Timrå MK

21 aug, Films MK

21 aug, Augustitrollet, SMK Vingåker

21 aug, Hallsbergsrcet, Hallsbergs MK

21 aug, Sprint 1 av 4, MK Gutarna

21-22 aug, Hösttävlingen, Jokkmokks MS

21-22 aug, Sparbanksracet, MK Kinda

21-22 aug, Laitis Swedish Open,

Robertsfors MS

22 aug, KM2, Rosendals MK

27-28 aug, Glentonracet, Hästveda FRC

27-29 aug, 2-dagars, Karlstads MC Bil

27-29 aug, 2-dagars, Ljusdals MS

27-29 aug, Femtåfestivalen, Likenäs MK

27-29 aug, Caravanhallen Cup, Haninge MK
28 aug, Nord-Jämtloppet, MK Nord-Jämten
28 aug, Ulricehamns MK
28 aug, Kolsva MS
28 aug, Mönsterås MK
28 aug, Höstracet, Luleå MS
28-29 aug, Falerumsbacken, Åtvidabergs MK
3-4 sep, Höstracet, Laholms MK
3-4 sep, Höstracet, Hallsbergs MK
3-4 sep, Hösttävlingen, Borlänge MK
3-5 sep, MekoPartner Cup, Fjärås MK
3-5 sep, Speaker Hjelm's Sverigeresan, Örnsköldsviks MK
4 sep, Höstracet, Filipstads MC
4 sep, Degerfors RC
4 sep, Septemberrace, Lessebo MK
4 sep, Älgjaktssladden, Skellefteå MS
4 sep, Ove Öbergs Memorial, Säffle MC
4 sep, Folkrace Åland 3, Stockholms BK
4 sep, Sparbanks-racet, Tjörns MF
4-5 sep, Henning Jansson Emballagesprinten, Norrköpings MK
5 sep, Annabodasprinten, Teknis MC
10-11 sep, Partävling, Kristianstads FRC
10-11 sep, Hösttävlingen, SMK Hedemora
10-11 sep, Hagfors MK
10-11 sep, Trollcupen #3, SMK Vingåker
10-12 sep, Höstracet, Skepptuna MK
10-12 sep, 2-dagars, Finnskoga MK
11 sep, Nymans Däck Racet, Vännäs MK
11 sep, Venacupen #3, Laxå MK
11 sep, Swedolracet, Jönköpings MK
11 sep, Älgjakten, Kramfors MSK
11 sep, Sprint 2 av 4, MK Gutarna
11 sep, Hösttävlingen, SMK Valdemarsvik
11 sep, BK Dundret
11 sep, Äggsprinten, Skövde MK
12 sep, KM, BK Dundret
12 sep, Höstracet, Kristianstads FRC
12 sep, KM3, MK Gutarna
12 sep, Åkersjöracet, Junsele MS
17-18 sep, OKQ8-Racet, Krokoms MK
17-18 sep, Välafighten, SMK Helsingborg
17-18 sep, Slättaracet, Vara MK
17-19 sep, Speaker Hjelm's Sverigeresa, Hallsbergs MK
18 sep, Kräftfajten, Skillingaryds MK
18 sep, X-Cupen, SMK Söderhamn
18 sep, Jockes Minnesrace, NMS Boden
18 sep, Höstracet, Malungs MK
18 sep, Sista Chansen, Timrå MK
24-25 sep, Höstracet, Tomelilla MK
24-25 sep, Hjelmens Trofé, Dals MK
24-26 sep, SMK Motala
25 sep, Septemberracet, Nässjö MK
25 sep, SAMS Racet 2, Strängnäs AMS
25 sep, Älgjaktssracet, Östmarks MFF
25 sep, Umeå AK
25 sep, Guldratten JH Gräv, MK Ratten
25 sep, Final Skaraborgscupen, Mariestads MS
25 sep, Ivars Bil Racet Mikaeli, Södra Lappmarkens MK
25-26 sep, MK Team Westom
25-26 sep, Septemberracet, Kolsva MS
26 sep, Klubbtävling reservdatum, Kristianstads FRC
1-2 okt, Oktoberracet, SMK Trollhättan
1-2 okt, Höstracet, Hästveda FRC
1-2 okt, Tyckecupen final, MK Ran
1-2 okt, Björnes Oktoberfestival, Gestrike RT
1-3 okt, Höstracet, Vimmerby MS
2 okt, Extra datum, SMK Motala
2 okt, Septembertävlingen, Ärjängs MK
2 okt, Gulfgruppen Racet, Örnsköldsviks MK
2 okt, Höstrullet, Fredriksbergs MK
2 okt, Munkfors MC
2 okt, Films MK
2 okt, Klubbtävling, Finnskoga MK
2 okt, Sista för året, SMK Nyköping
2 okt, Varbergssracet, Varbergs MK
2 okt, Sprint 3 av 4, MK Gutarna
2-3 okt, Potatisracet, Stockholms BK
3 okt, Höstsprinten, Tidaholms MK
3 okt, KM4, Rosendals MK
8-9 okt, Hösttävlingen, Karlskrona AK
8-9 okt, Mlimit racet, Finspångs MS
8-9 okt, Västerås MS

9 okt, Oktoberracet, Kalmar MK
9-10 okt, Folkrace, Västerås MS
10 okt, Raptorracet, SMK Gävle
15-17 okt, NGK-Masters, Karlstads MC
16 okt, Höstracet, Storfors MK
16 okt, The Pink Race, Grimslövs MS
16-17 okt, Höstsprinten, Linköpings MS
22-23 okt, Hösttävling, SMK Helsingborg
22-23 okt, Pekka Power, Ulricehamns MK
22-23 okt, Höstruskracet, Hällefors MK
23 okt, Oktoberrace, Lessebo MK
23 okt, Halloweenracet, Malungs MK
29-30 okt, Fläskracet, SMK Dala Falun
29-30 okt, Allhelgonarullet, SMK Arboga
30 okt, Höstsprinten, Vimmerby MS
5-6 nov, Novemberracet, Skene MS
6 nov, Skinkracet, Borlänge MK
11 dec, Eskilstuna MK
11 dec, Luciaracet, Jönköpings MK

Karting

20-22 aug, Norrlandscupen #7, Skellefteå MS
21-22 aug, SKCC, Malmö AK
22 aug, Klubbtävling, Enköpings MK
22-23 aug, Norrlandscupen #8, Skellefteå MS
24 aug, Molles Kvällscup 3, Uddevalla KK
27-28 aug, NC Final, Piteå MS
27-29 aug, Carl-Philips Pokal, Karlskoga MF
28-29 aug, SKCC 5, KS Klippan
2-5 sep, VM, Kristianstads KK
3-5 sep, MKR 7/KCV 4, Skövde MK
11-12 sep, Göteborgs Stora Pris, GKRC Team 13
12 sep, East Karting Cup Sweden, Linköpings MS
17-19 sep, KCV 5, Uddevalla KK
18 sep, Kalmarcupen, Kalmar MK
18-19 sep, MKR 8, Järfälla MK
18-19 sep, SKCC reserv, Wäxjö MS
25-26 sep, SKCC 7, Helsingborgs KK
1-3 okt, Sverigecupen, Linköpings MS
2 okt, Lördaxx, GKRC Team 13
2 okt, Klubbmästerskap, Wäxjö MS
2-3 okt, Höstrusket, SMK Västerås
9-10 okt, Grande Finale, Kristianstads KK
10 okt, East Karting Cup Sweden, Linköpings MS

Racing

19-22 aug, Kanonloppet, Karlskoga MF
20-22 aug, Mantorp Classic Festival, Mantorps MK
22 aug, Endurance Racing Light #3, Skellefteå MS
27 aug, Träning, Sportvagnssällskapet i Jönköping
27-29 aug, Uppvisning, Karlskoga MF
3-5 sep, SSK-final, Stockholms Sportvagns-klubb
3-5 sep, STCC, Anderstorp RC
4 sep, Mantorp Michelin Trophy, PCS Racing Club
4-5 sep, Grande Finale – Bus 1, Mittsverige MK
5 sep, Endurance Racing Light #4, Skellefteå MS
11 sep, Jakriborg Prix, Malmö Sports Car Club

12 sep, Car Challenge 7 & 8, Club Alfa Romeo Motorsport
17-18 sep, MSLS, Östergyllen RC
17-19 sep, Falkenberg Classic, Falkenbergs MK
18 sep, Endurance Racing Light #5, Skellefteå MS
24-25 sep, Legends Cup, Karlskoga MF
25-26 sep, NSHC, Karlskoga MF
1-3 okt, Meckrace, Stockholms Sportvagns-klubb
1-3 okt, Grande Finale, Mantorps MK
3 okt, Gotland Ring GPe Open, Gotland Ring MSC
10 okt, Car Challenge 9 & 10, Club Alfa Romeo Motorsport
16 okt, Gotland Ring GPe Open, Gotland Ring MSC
22-23 okt, MSLS, Östergyllen RC

Radiostyrt

21-22 aug, SM 1:10 OR, SHRA Sundsvall
21-22 aug, SC 1/5 LS, MK Eskil
27-28 aug, Nordsvenskan, Älvsbyns MS
28 aug, Mittsvenska #4, MSK Kvarnvingarna
28-29 aug, SC 1/8 IC Track_1/10 NT, MK Eskil
29 aug, KM, Älvsbyns MS
4-5 sep, Mittsvenska On Road, Radiostyrd Bilsport i Norrköping
18-19 sep, Final Sverigecupen, Örebro RBC
20 nov, Elbilsrace, Wäxjö MS

Rally

20-21 aug, Nattkröken, Fagersta MK
21 aug, Umenatten, Umeå AK
21 aug, Kanonrundan, NMS Boden
21 aug, RM, Emiltrofén, Vimmerby MS
21 aug, Norasprinten, Nora MK
21-22 aug, Wez-Mek Sprinten, MK Tierp
21-22 aug, Hedströms Bil-sprinten, SMK Hälsinge
22 aug, Höstnatta, Vännäs MK
27-28 aug, Falerumsbacken, Åtvidabergs MK
27-28 aug, SM, Sydsvenska Rallyt, Föreningen South Swedish Rally
28 aug, Minnesbergssprinten, Trelleborgs MK
3-4 sep, Addinolsprinten, Norrköpings MK
4 sep, TV-Svängen, SMK Hörby
4 sep, Lill-Eken, SMK Eksjö
5 sep, Brukssvängen, MSK Hammaren
5 sep, DKLBC-sprinten, MK Rimo
5 sep, Kolsva MS
5 sep, Eklidensprinten, Orust BSK
10-11 sep, SM, Snapphanerallyt, Hässleholms MK
10-11 sep, EMK-Kannan, Eskilstuna MK
11 sep, Polkatrofén, Gränna MK
11 sep, RM, Råsjörallyt, SMK Hälsinge
11 sep, Kinnekulle Ring Rallysprint, Götene MK
12 sep, RS-tävling, Eslövs MK
12 sep, EVB-sprinten, Rasbo MK
17-18 sep, East Sweden Rally, Västra Östergötlands MK
18 sep, Höstsprinten, Hällefors MK
18 sep, Malmjörn Runt, Hofors MS
18 sep, Silverratten, Älmhults MK

18 sep, Sprint, Films MK
18 sep, Kolsvarundan, Kolsva MS
18 sep, Karlskronapokalen, Karlskrona AK
24-25 sep, SM, Göhlins Skilling 500, Skillingaryds MK
24-25 sep, Laxårallyt, Laxå MK
24-25 sep, Runt Mjölkpallenpokalen, Gnesta MK
24-25 sep, Hamresprinten, Hamre MK
25 sep, Ekratten, Asarums MS
25 sep, Lokaltävling, Dals MK
25 sep, Bäckeforssnurren, MK Trophy
1-2 okt, Grus-SM, Ludvikaruschen, Ludvika MS
1-2 okt, Rikspokalen, SMK Örebro
2 okt, Temahallen Grussprint, Hässleholms MK
2 okt, Rally Gimmersta, Katrineholms MK
3 okt, Vedumsmästerskapet, Kullings MS
8-9 okt, Höstsprinten, Eskilstuna MK
9 okt, Bredsladden, Enköpings MK
9 okt, Sturupssprinten, Svedala MK
9 okt, Granatloppet, MK Trophy
9 okt, Tabergshoppet, Jönköpings MK
9 okt, Stieg Ekströms Minne, Teknis MC
10 okt, Parallelljumbon, Falköpings MK
15-16 okt, Sviestadsträffen, Linköpings MS
16 okt, Ljusdals MS
16 okt, Grus-SM, Karlskronapokalen, Karlskrona AK
16 okt, Grus-SM, Rally Xplosion, Västerås MS
17 okt, Lelles Rallysprint, Kristianstads MK
22-23 okt, Marknadsnatta, Västra Östergötlands MK
23 okt, Falsterbo Rallysprint, Trelleborgs MK
23 okt, Grus-SM, Sigtunasprinten, Sigtuna RC
30 okt, AMC-Rajset, Arlövs MC
6 nov, Novemberskölden, Nässjö MK
12-13 nov, Finalsprinten, Eskilstuna MK

Rallycross

19-22 aug, FIA World Rallycross of Sweden, Finnskoga MK
20-21 aug, Skene MS
20-22 aug, Supercupen, Strängnäs AMS
21-22 aug, Mohlundstrofén 1-2, Jämtlands MK
28 aug, Nord-Jämt-loppet, MK Nord-Jämten
28-29 aug, DM, Kalix MK
10-11 sep, Supercupen, Strängnäs AMS
17-18 sep, Supercupen, Fjärås MK
18-19 sep, Nordic RX, Lycksele MK
24-25 sep, Vara MK

Drivers Open

22 aug, Vetlanda RRC
28 aug, Gapungebyn, Bengtsfors MC
26 sep, Falköpings MK
26 sep, Lunda Höst, VW Club Sweden

Ticket to Drive

16 okt, Rövarracet, Karlskoga MF

Time Attack

18-19 sep, NTA Kinnekulle Ring, Anderstorp RC

Uthållighet

4 sep, Bergbycupen, Films MK
11 sep, Dynamitensnurren 3/21, Ludvika MS
12 sep, SMK Sundsvall
2 okt, Uthållighet, Vännäs MK
3 okt, Mittcup #5, SMK Sundsvall
30 okt, Klingresnurren, Örnsköldsviks MK
6 nov, Bergbycupen, Films MK
13 nov, Dynamitensnurren 4/21, Ludvika MS

Regularity

21 aug, Götene MK
28 aug, Mölndalstrippen, Mölndals BSK
11 sep, VIII:e Västgötarundan, Vara MK
12 sep, Gärdesloppet, KAK
15-16 okt, Mats Carlboms memorial, Kolsva MS

Racing Special

28 aug, Vindeln, Vännäs MK
5 sep, Pitesprinten, Piteå MS
18 sep, Pengfors, Vännäs MK
19 sep, FM, Umeå AK
25-26 sep, Lycksele MK
2 okt, KM, Skellefteå MS

FOTO: MIKAEL JOHANSSON



Håller den positiva trenden i sig, med lättare restriktioner, kan folktrace-Sverige se fram emot en mycket tävlingsspäckad höst!

SM KZ2

Rasmus tog Rasbos guld

• **FÖRHANDSTIPSEN** pekade ut tidigare mästarna Emil Skärås och Noah Milell med Jesper Sjöberg som främste outsider. Så såg det även ut på finalgriddan. Men hemmaklubbens Rasmus Jansson i fjärde startrutan ville annorlunda, rundade Sjöberg i starten, passerade Milell på andra varvet och tog ledarpositionen från Skärås på det sjätte.

– Jag trodde först att Emil skulle försöka ta tillbaka, men märkte sedan att jag drog ifrån, berättar Rasmus.



Största framgången hittills i karriären för hemmaföraren Rasmus Jansson.

Målflaggen tog Rasbo-föraren med dryga sekunden i marginal. Han noterade även snabbaste varv och hade uppenbarligen lyckats bra med regninställningarna.

– Men vi ändrade inte mycket, bara ett nytt stag i framvagnen och stenkoll på däcktrycket.

SM-guldet firades förstas på kvällen, men sedan var det dags att lasta Birel-chassina från SM-helgen och påbörja resan till EM i Italien helgen efter – och ett nytt möte med bland annat ett par av SM-konkurrenterna.

– Medaljchansen i EM är mikroskopisk. Men sedan väntar ju VM i Kristianstad, som är vårt andra stora mål för säsongen.

På sikt vill Rasmus som snart fyller 18 år gå över till fullstor bil. Redan i höstas fick han wild card till Porsche GT4-test efter ett inbrott i Prins Carl Philips RacingPokal.

– Riktigt roligt, tyckte tidigare mästaren Emil Skärås om sitt "återfall" i karting.

– Jag har ju bara kört GT-bil de senaste åren och väger nu tre kilo för mycket, så det var lite kämpigt i början. Men jag gick all in mentalt, som jag brukar kunna göra, och hittade tempot bättre och bättre men kunde inte rå på Rasmus i finalen.

Energy med Alex Dahlberg i spetsen ställde upp bra för Emil och fick totalt god utdelning under SM-helgen med dubbel-seger i Senior 125 och Emils andraplats i KZ2, vilket även gladdade teamägaren Michele Panigada som flugit upp från Italien.

– Jodå, han försökte övertala mig att köra VM i Kristianstad, men det kolliderar med mina åtaganden i GT4.

RESULTAT

- 1) Rasmus Jansson, Rasbo MK, Birel-TM
- 2) Emil Skärås, SMK Västerås Karting, Energy-TM
- 3) Noah Milell, Kristianstads KK, Tonykart-Vortex
- 4) Viktor Öberg, Borås MK, Parolin-IAME
- 5) Tobias Sjögren, SMK Hedemora, Mach1-TM
- 6) Jesper Westerholm, Uddevalla KK, Birel-TM



Fyra medaljer till hemmaåkarna

Rasbo MK fick gott betyg för sin debut som karting-SM-arrangör. Det tillbyggda, snabbare banavsnittet uppskattades av förarna och tillsammans med den äldre, långsammare, nu breddade slingan bjuder Rörken Ring på en varierad utmaning. Klubben fick även bra utdelning medaljmässigt under mästerskapshelgen med guld för Rasmus Jansson i växellådklassen KZ2 och dessutom två silver och ett brons.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

Sex år i rad kördes karting-SM på de skånska banorna i Kristianstad och Helsingborg. Men nu, ett år försenat – bland annat beroende på pandemin – bröts sviten när Rasbo MK stod som arrangör. Och Upplands-klubben tvekar inte att åta sig uppgiften igen.

– Nej, vi kör gärna. Redan något av de närmaste åren om förbundet så vill, säger Michael Palm i klubbens organisationskommitté och jämte Thea Pettersson biträdande tävlingsledare.

SM var en ny uppgift för klubben, som är rutinerad och effektiv kartingarrangör i regionala sammanhang.

– SM ställer ju andra krav i många hänseenden, men vi hade där också god hjälp av de erfarna chefsfunktionärer som utsetts av SBF, såsom tävlingsledare, teknisk chef och domarordförande.

– En lärdom är dock att vi bör vara fler än som nu fem personer i klubbens organisationskommitté, så att vi kan fördela arbetsuppgifterna mer. För egen del lade jag bland annat – med glädje – två semesterveckor från tidig morgon till sen kväll.

– Vi fick väldigt positiv respons från de stora teamen och siktar framöver även på att arrangera en

internationell tävling. Samtidigt jobbar vi med planer på ytterligare servicebyggnader och större och mer asfalterade depåtor.

Visst hördes det även en del kritik under SM-helgen, mot att tidsschemat var alltför "luftigt" och att tävlingsledningen var snål med formeringsvarv, inte minst under finalpasset – då det börjat

regna och alla kom ut på nya, oruggade däck.

– Ja, vi hade avsiktligt betydligt luftigare tidsschema än när vi kör en mindre tävling. I gengäld hade vi marginal för oförutsedda händelser och höll schemat. Och vi tyckte inte vi var för snåla med formeringsvarv.

Förbundets nya utskottsordförande Jo Anna "Jojo" Axelson gav också klubben beröm:

– Jättebra jobb, förarna var nöjda och funktionärerna glada – åtminstone ända fram tills regnet kom. Det vi inte gillade från utskottets sida var att man inte körde prisutdelning direkt efter varje final. Det kan visserligen innebära att man får justera om det blir något protest-ärende, men vi kommer ändå att kräva det upplägget av nästa års arrangör.

Nästa år ja. Då är 100-årsjubilerande Kalmar MK utsedd till arrangör. Klubben körde SM senast 2005 och banan i Skogstorp var VM-arena för 40 år sedan.

Den sportsliga SM-summeringen av Rasbo-SM visar på 195 anmälda förare. KAK Motorsport blev mest framgångsrika klubb, följt av arrangerande Rasbo MK. IAME-motorer triumferade i tre av SM-helgens sex klasser, TM i två och Vortex i en. På chasssidan tog Tonykart tre, Tonykart-ägda Redspeed, liksom Energy och Birel varsin vinst.

Ward Racings team bärgade två SM-titlar, medan Alexander Dahlbergs Energy-team AD Motorsport, Kenneth Hildebrands KH Racing och finska Kohtala Sport tog varsin. ●



Inmarsch till förarpresentation anförd av fr.v. Jan-Åke Stigborg, domarordförande, Thea Pettersson, Rasbo MK, biträdande tävlingsledare, Jo Anna "Jojo" Axelson, kartingutskottets ordförande och Henrik Sundström, tävlingsledare.



Här avgörs finalen, då Rasmus Jansson närmast kameran bromsar sig förbi ledande Emil Skårås.

SM OK

Favoritfall när Oscar triumferade

• **FJOLÅRSMÄSTAREN** Norton Andreasson hade pole till finalen. Men det blev hans teamkamrater i Ward Racing, **Oscar Pedersen** och **Caspian Hagman** som tog hem spelet, sedan Norton, liksom **Sebastian Hedin** – fjärde man i toppkvartetten – haft problem att i blötan få full fart på sina motorer under formeringsvarvet.

– Norton hann ju inte ta sin startposition, så jag kunde från mitt ytterspår i första ledet styra in till ledning före Caspian. Sedan hade jag en hyfsad lucka hela racet, berättar 15-årige Oscar som gör sin andra säsong i klassen och började karriären i Rasbo MK, men nu tävlar för KAK Motorsport.

Oscar ledde dock även första hälften av förfinalen, där mycket handlade om att spara däcken till finalen – om torrföret, mot alla prognoser, skulle bestå.

SM-guldet är Oscars hittills främsta merit. Förutom fortsättning i Swedish Kart League/SKL väntar kanske utlandstävlande till hösten och ännu en OK-säsong före eventuellt byte till fullstor bil.

– Ja, bil är målet på sikt, om vi kan klara finansiering, säger pappa **Mattias**, själv gammal motocrossåkare.

Caspian Hagman som kommit allt närmare teamkollegan Norton Andreasson under den här säsongen, hade bespetsat sig på en fight i finalen. Fight blev det, men i stället med Oscar Pedersen, som blev för svår i regnet.

Rutinerade Norton Andreasson hade stora och berättigade förhoppningar om att kunna försvara sin titel från 2020, men motorn surade igen och med bara ett formeringsvarv hade Norton hela övriga fältet framför sig när racet började.

Nyköpings-föraren avancerade snabbt till sjunde plats, men sedan var det stopp.

– Surt i dubbel bemärkelse, säger pappa Johan.

– Vi hade tänkt avsluta OK-karriären med en ny SM-titel. Men nu går vi som planerat vidare till KZ2 och siktar på VM i Kristianstad.



Oscar Pedersen gör V-tecken efter sin klara SM-seger i OK-klassen.

Oscar Pedersen i ledning
före teamkamraten
Caspian Hagman – från
start till mål.



RESULTAT

- 1) Oscar Pedersen, KAK Motorsport, Tonykart-Vortex
- 2) Caspian Hagman, Jönköpings KC, Tonykart-Vortex
- 3) Julius Ljungdahl, Karlskoga MF, Tonykart-Vortex
- 4) Alexander Spetz, KAK Motorsport, Tonykart-Vortex
- 5) Patrik Jansson, SMK Västerås Karting, Birel-IAME
- 6) Norton Andreasson, KAK Motorsport, Tonykart-Vortex

SM Senior 125

Göteborgaren Max Sjölander – som numera tävlar för mamma Marias och morbror Arnes hemmaklubb Varggropens KRC i Örnsköldsvik – dominerade kvalheaten i fredagens sol, och sedan även lördagens förfinal och blöta final.

Max maxade

● **MAX SJÖLANDER** dominerade helgens största klass, Senior 125 med 59 startande. Den 21-åriga göteborgaren var grupptvåa i tidskörningen och sedan femma-etta-tvåa i sina kvalheat, vilket gav pole position till förfinalen. Där ledde Max – liksom senare även finalen – ohotad från start till mål.

– Ja, det var en rätt perfekt helg för mig och Energy-teamet och min främsta kartingmerit hittills, summerar Max, som matchades av bästa kompisen **Alexander Dahlberg**, tidigare elitåkare och nu Energy-handlare och -coach i södra Sverige.

– Jag trivdes också bra med banans omväxlande snabba och kurviga

partier och vi hade hittat rätt regndrevning redan till det kvalheat som kördes i blött. Normalt brukar man gå upp sju kugg för regn, men här var tre-fyra kugg bäst.

X30-motorerna dominerade klassen helt i år och Max har nu siklet inställt på fortsättningen i svenska IAME X30-

RESULTAT

- 1) Max Sjölander, Varggropens KRC, Energy-IAME
- 2) Isac Blomqvist, Rasbo MK, Energy-IAME
- 3) Alex Bergqvist, Wäxjö MS, Tonykart-IAME
- 4) Benjamin Robertson, KAK Motorsport, Tonykart-IAME
- 5) Lucas Björk, Södertälje KRC, Tonykart-IAME
- 6) Jonathan Johansson, Rasbo MK, EOS-IAME



Utöver SM-bucklan fick Max Sjölander en prischek med STCC-test.

serien – och världsfinalen som i år avgörs på Adria i Italien.

Rasbos tidigare kartingess **Isac Blomqvist**, som gick till formelbil för några år sedan, gjorde ett starkt inlägg som teamkamrat till Max och knep SM-silvret före Wäxjö-föraren **Alex Bergqvist** som försvarade sitt fjolårsbrons.

JSM OK Junior

Joel vassast i finalen

● **PÅ TIDSKÖRNINGEN** fick han inte till något riktigt bra varv och i första kvalheatet blev han stående med motorfel – trasigt reedblad. Nej, SM-helgen kunde börjat bättre för Italien-boende Piteå-föraren **Joel Bergström**. Med fjärde och sjätte plats i resterande kvalåk landade han ändå i femte startled i förfinalen, där han klippte några förare direkt och slutade trea.

– I finalen var jag tvåa efter mastern, dansken **August Therbo** ur andra kurvan och försökte ta honom på inner i tredje, berättar Joel.

Attacken resulterade i närkontakt och fjolårets silverman **Albin Stureson** och även **Ludvig Fransson** smet förbi, jagade av Joel, som snart hann ikapp och var förbi båda efter två varv.

– Vi hade hittat bra regninställningar och jag kunde dra ifrån mer och mer, summerar Joel, som var nära sekunden snabbare per varv.

Närkontakten med Therbo, som dominerat tidskörning och kvalheat och vunnit förfinalen, renderade Joel en tresekunders-besträffning, men han hade ändå tolv sekunders marginal.

Joel som ifjol, i spåren av pandemin, hade svårt med finansieringen tävlar nu också i tuffa finska mästerskapsserien och kör där liksom i SM en Redspeed-IAME för finska Kohtala-teamet. Kohtala har avtal med OTK och matchar bland andra senaste finska stjärnan, fjolårets VM-tvåa **Tuukka Taponen**.

Nere i Europa väntar för Joels del i höst ett par race med OTK-Kosmics fabriksteam som förberedelse för VM i Brasilien.

Fjortonåriga Joel som sedan tre år bor vid Gardasjön, sju minuter från världens "mesta" kartingbana, South Garda i Lonato, byter i höst från italiensk skola till engelsk onlineskola med permanent distansundervisning – perfekt för en kartingförare som flyger och far.

Bröderna Albin och **Fabian Stureson** var väl framme som tvåa-trea i tidskörningen och Albin tvåa även efter kvalheaten, men femma i förfinalen. Från femte starttutan smet han dock upp till finalledning när Bergström och Therbo krokade ihop.

– Men vi hade inte fått till regninställningarna optimalt och Albin kunde sedan inte stå emot Bergströms attack, säger pappa Johan.

Något ytterligare titelförsök i OKJ blir det inte. Nästa år väntar byte till OK.

Missnöjd med regninställningarna var även Ludvig Fransson, som knappt kört sin KartRepublic-kart i blöta tidigare. Men SM-bronset trumfar ändå fjolårets tredjeplats i J60 och för Ludvig väntade direkt en Academy-helg i Italien.



Joel Bergström (närmast kameran) uppe i ryggen på Albin Stureson och Ludvig Fransson som tog täten efter Joels stängning med August Therbo i början av första varvet.



Joel Bergström vann inbjudningsklassen Junior 60 under SM-helgen för två år sedan. Men JSM-segern i OK Junior smäller förstås högre. Här hissas han av sina främsta supportrar, mamma Jennie och pappa Dennis.

RESULTAT

- 1) Joel Bergström, KAK Motorsport, Redspeed-IAME
- 2) Albin Stureson, Kristianstads KK, Exprit-Vortex
- 3) Ludvig Fransson, Kalmar MK, KartRepublic-Vortex
- 4) Anton Orrgren, Kristianstads KK, Tonykart-Vortex
- 5) Thor Sundberg, Rasbo MK, Drago-TM
- 6) Lucas Hillström, SMK Västerås, Kosmic-TM/Vortex

JSM Junior 125

Enzo Hallman (närmast kameran) på väg förbi ledande Sebastian Svensson.



Första racevinsten för Enzo

● **PALLPLATSER** hade Enzo Hallman sedan tidigare, men SM-triumfen i Rasbo var första segern för den 13-årige Jönköpings-föraren. Han toppade både tids- och heat-körningen, men fick ge sig för hemmaåkaren **Sebastian Svensson** i semifinalen.

Från ytterledet tappade Enzo till fjärde plats i finalstarten, men var snart tvåa efter Sebastian Svensson.

– Stallet (Ward Racing) hade hjälpt oss med regninställningarna. De hade fungerat perfekt redan i det kvalheat vi körde i blötföre och där jag vann stort, berättar Enzo.

Halvvägs in i finalen var han ikapp Sebastian, attackerade och smet förbi efter ett par kurvdueller. Sebastian fick då även se sig passerad av klubbkamraten **Theo Thorszelius**. Theo som kört upp sig från sjunde startposition, fick till sist dock nöja sig med tredjeplatsen efter tidstillägg för bumperfel.

För Enzo fortsätter säsongen med SKCC och svenska IAME X30-serien, där SM-titeln gav en biljett till världsfinalen på Adria i Italien.

Att unge Hallman är döpt till Enzo skvallrar mycket riktigt om pappa **Mats** bilintresse.

– Jag har ingen egen motorsportbakgrund och vi försökte först intressera Enzo för fotboll, handboll eller innebandy. Men det var till kartingen han ville och nu är det ett intresse som engagerar hela familjen, inklusive Enzos fyra äldre syskon, säger Mats.

– Vi gillar också att till skillnad från i lagsporter så bestämmer vi själva när vi vill träna och var vi vill tävla.

Pappa sköter mekandet med hjälp och tips från Ward-teamet.

– Jag lär mig mer och mer hela tiden, men Enzo är också duktig på att känna av karten, så att vi hittar rätt med inställningarna.

– Till nästa år byter vi klass och hoppas kunna satsa lite mer internationellt. Enzo och jag jobbar hårt på sponsorbiten



Enzo började sin karting-karriär några år senare än många av sina konkurrenter och har bara tre säsonger bakom sig.

RESULTAT

- 1) Enzo Hallman, Jönköpings KC, Tonykart-IAME
- 2) Sebastian Svensson, Rasbo MK, FK-IAME
- 3) Theo Thorszelius, Energy-IAME
- 4) Karl Engebladh, Kalmar MK, KartRepublic-IAME
- 5) Viktor Karlsson, Rasbo MK, Praga-IAME
- 6) Greta Rosén, Umeå AK, EOS-Rotax

Junior 60 – inbjudningsklass



Scott Lindblom jagad av rivalen Elliot Kaczynski.



”Grattis grabben, det där gjorde du bra”, säger pappa Jan – tidigare STCC-förare – till J60-vinnaren Scott Lindblom.

Ombytta roller

● **IFJOL VANN** rookien **Elliot Kaczynski** inbjudningsklassen Junior 60 före mer rutinerade **Scott Lindblom**. I år var rollerna ombytta med Scott steget före i både tidskörning, de tre kvalheaten, semifinalen och finalen. Det hindrade dock inte att Elliot smet förbi i finalen och ledde ett par varv innan Scott återtog kommandot och styrde mot klar seger.



OSLO MOTOR SHOW

29. – 31. OKTOBER
NORGES VAREMESSE, LILLESTRØM

HOLD AV DATOEN TIL NORGES HEFTIGSTE MOTORSHOW!



oslomotorshow.no / facebook: oslomotorshow

RYMAX
LUBRICANTS
MADE IN HOLLAND

autofil
Bil

Test trigger

Restriktioner orsakade av den världsomspännande pandemin har satt stopp för många rallytävlingar och förenklar inte heller testverksamhet.

Då är det bra med anläggningar som Emmaboda Flygbana. Här finns goda möjligheter för tester på både asfalt och grus.

Det tog Patrik Siljemark och hans kartläsare Jörgen Samuelsson fasta på. Syftet var att bygga tempo i sitt nyinköpta rallyjärn.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), MATTIAS LARSSON (FOTO)

Tomas "Gullabo" Jansson mötte artikelförfattaren på Emmaboda Flygbana med orden:

– Jag har parkerat min bil i hangaren. Det har flyttat hit en sädesärla som brukar sätta sig och skita på backspegeln.

Säkert en fågel som av någon anledning tjurat ihop på Gullabo. Så vi tänkte inte mer på det.

Vårt intresse riktade sig i stället till rallyekipaget som anlände en stund senare. Älmhults MK-föraren Patrik Siljemark och hans kartläsare Jörgen Samuelsson hade hyrt anläggningen för att testa sin nya tävlingsbil.

DUON TÄVLADE, bland annat mot Gullabo, på 1980-talet i bilar som Toyota Starlet och Opel Ascona. Senare tog Patrik en

över 30 år lång paus från rallykörandet innan han valde att göra comeback i samband med SM-tävlingen Rally Blekinge hösten 2019. Då med en Mitsubishi Evo VII vilken även tjänstgjorde åt företagaren förra säsongen.

Fast mer än sex-sju tävlingar blev det inte. En pandemi kom emellan.

Siljemark har dock fått sådan mersmak att han i vintras skaf-

fade ännu vassare redskap. På senvintern i år köpte han den Skoda Fabia R5 som Stig Andervang tävlade med under hösten 2020 och i årets finska Arctic Lapland Rally. Samma bil rattades av Anton Eriksson från 2018 och till och med LBC-Ruschen 2020.

ÅRETS FÖRSTA fyra månader bjöd inte på ett enda tävlings-tillfälle och ytterst begränsade möjligheter till test. Så Siljemark valde att använda Emmaboda Flygbana i syfte att prova och börja lära känna sin nya rallyracer.

Eftersom han hyrt banan själv under en eftermiddag kunde han och Jörgen testa och analysera helt utan press och utan att behöva ta hänsyn till någon annan. ▶

"Man säger till sig själv att ta det lugnt. Men efter 300 meter har man glömt den tanken."

tempot

Emmaboda Flygbana – the story

● **MELLAN 1972 OCH 1976** hade Emmaboda Flygplats sin glansperiod vad gäller flygverksamhet. Då flögs bland annat regelbunden linjetaxi till Stockholm och Köpenhamn och banan förlängdes till nuvarande 1.300 meter.

Verksamheten ebade ut efter fem år och där efter användes anläggningen av privatflygare och modellflygare. 1990 flyttade Emmaboda Trafikövningsplats in på området.

Den 5 juli 1987 blev flygplatsen rikskänd då ett av Linjeflygs Fokker F28-plan (SE-DGP) med fyra i besättningen och 42 passagerare av misstag landade i Emmaboda vid en rutinflygning i bra väder från Arlanda. Planets egentliga mål var Kallinge, 24 nautiska mil (cirka 44 kilometer) sydväst om Emmaboda.

Varken flygplanet eller människor skadades vid incidenten som utreddes av Statens Haverikommission. Utredningen visade att Sveriges mest kända

landning på fel flygplats helt enkelt orsakats av felnavigering.

Redan i slutet av 1970-talet arrangerade tidningen Bilsport biltester och dragracingtävlingar på flygbanan i Emmaboda. För drygt 20 år sedan utökades Bilsports verksamhet på området med utställningar, "En dag på Strippen"-arrangemang och välkända Bilsport Superstage.

Några år senare anlades grusslingan Bilsport Rallystage utmed flygbanan.

Området ägs av Emmaboda Kommun och Förlags AB Albinsson & Sjöberg.

Förutom banorna finns en 7.300 kvadratmeter stor asfalterad yta samt hangarbyggnad, verkstad, toaletter och kök samt kontor och konferensrum på anläggningen som frekvent, förutom av förlaget, används av såväl företag som motorklubbar och privatpersoner.

Se mer på emmabodaflygbana.se.

Alla nivåer såg bra ut, Jörgen stängde locket och Patrik såg race ready ut. Sammanlagt kördes tio, tolv vändor fram och tillbaka vilket gav värdefull erfarenhet av teamets nya bil.



Utan stress och med nyttiga pauser för kaffe med analyser hann Skodan prestera runt tre och en halv mil i tävlingstempo under några timmar.

Kartläsare Jörgen Samuelsson är en lättviktare. Bra i rallybilen, men inte lika bra när kåpan på släpet ska ner.



– När jag hämtade bilen i början av mars hade jag väl 15 "kärringstopp" innan jag fick upp den på släpet. Då tänkte jag "vad f-n är det jag har köpt? Det här funkar ju inte."

Och ett tävlingsredskap får ju inte användas hur som helst på allmän väg. Därför hade Patrik knappt känt på bilen när han kom till Emmaboda.

Först åkte duon grusslingan (Bilsport Rallystage) i lugnt tempo för att skriva noter. Därefter blev det betydligt mer attack.

– Man säger till sig själv att ta

det lugnt. Men efter 300 meter har man glömt den tanken.

För att inte sätta press på Patrik togs inga tider den här dagen. Fast rent visuellt ökade tempot betydligt för varje repa han körde

på den 3.370 meter långa slingan.

Och hans första intryck av den välbyggda rallybilen var positiva:

– Fabian är ett par hundra kilo lättare än Mitsubishin, den är snabb, lättkörd och förlåtande.

Eftersom detta var första dagen han körde Skodan var det inte aktuellt att laborera med några inställningar. Inte heller att prova olika däck. Patrik och Jörgen valde helt att koncentrera sig på att komma in i körningen med bilen.

GULLABO betraktade varje repa från sidan av banan. Eftersom han själv tävlat för professionella team som Toyota och Peugeot vet han hur avgörande det är att testa.

– Emmaboda Flygbana är bra för det ändamålet. Här kan man

"Framförallt är den här vägen bra för den som vill lära känna sin bil och öka tempot."



Många drömmer om att köra rally i den här miljön. Patrik har jobbat hårt i många år och kan nu förverkliga sin dröm. Eller som han själv säger, "man lever ju bara en gång".



Trots att detta var Patrik och Jörgens dag och inte ett planerat redaktionellt test, fick Gullabo provköra R5:an för att ge lite input. Det blev idel lovord.

prova både grus och asfalt. Grusslingan är förvisso ganska platt, men innehåller flera typer av svängar som liknar det du möter i skogen.

– Framförallt är den här vägen bra för den som vill lära känna sin bil och öka tempot. Här finns inga träd och stenar i dikeskan-ten. Du kan ta i och verkligen köra med hård attack här utan att riskera att slå sönder din bil. När du väl hittat den känslan så har du med dig den när du kommer till skogen.

EFTER EN HANDFULL rundor klev Siljemark ur bilen och frågade om Gullabo ville provköra. Tydligt behövde han inte krusa, för det tog inte många minuter innan den förre rallymästaren fått på sig overall och hjälm och satt i förarstolen med Patrik till höger.

Duon åkte en vända och satt sedan kvar en stund i bilen för en snabb analys.

Plötsligt utbrast Gullabo:

– Det här är den absolut roligaste bilen jag har kört på den här grusslingan. Mycket lättkörd, bra bromsar och den gjorde precis som jag sa till den att göra.

Med Andervangs inställningar och Gullabos utlåtande bytte Patrik och Tomas plats i Fabian. Gullabo är tvärtemot många

andra förare inte det minsta åkrädd, utan ställer gärna upp på en tur för att kunna ge goda tips.

– Jag fick en hel del råd av honom, menade Patrik.

– Första budskapet var att bromsa mindre. Han sa också att jag skulle växla innan böjarna och köra mer aggressivt.

ETT PAR fikasmörgåsar senare fortsatte Patrik och Jörgen att nöta. R5:an dansade fram i allt bättre rytm och det var tydligt att de båda lärde sig mycket under dagen.

Trots farhågor om vägens kvalitet höll den ganska bra.

– Vi ska väl vara ärliga och säga att skicket på banan inte är det bästa just nu. Men det är en bra sträcka, sa Gullabo.

Det planeras förbättringar av grusslingan i takt med att hela motorcentret strax utanför Emmaboda vässas bit för bit i syfte att passa allt fler typer av tester och evenemang.

Pandemin som pågått i mer än ett och ett halvt år har i princip lamslagit svensk rallysport. Med myndigheternas restriktioner har det varit betydligt svårare att arrangera rallytävlingar än arenasporter. Och det är inte heller helt enkelt att skapa tester.

Men när samhället nu börjar återgå till något mer normalt



Däcken var väl inkörda redan när teamet kom till Emmaboda. Och trots flera mils körning på vägen som bitvis blev uppkörd klarade sig skinnen riktigt bra.

och tävlingsverksamheten kan återupptas, då är det viktigt att komma väl förberedd.

Därför är det utmärkt att hålla i gång, bygga tempo och inte minst ha kul på områden som Emmaboda Flygbana.

När teamet kände sig belåtna och åkt hem var det snart dags

även för artikelförfattaren att lämna anläggningen för den här gången.

Gissa vem som suttit på tjänstebilens vänstra backspegel och gjort sig minst en rejäl lunch lättare?

Tur att Emmaboda Flygbana även erbjuder möjlighet att tvätta bilar ... ●

SIMONS SPORTSYSTEM

**Svensk
avgastillverkning
och kvalité sedan
1961**

www.simons.se



MotorSportGuiden

AVGASSYSTEM

ROSTFRIA AVGASSYSTEM

Standard • Sport • Racing •
Performance • Special •
Universaldelar • Katalysatorer •
Aktivt ljud • Värmeisolering



Mästaregatan 10, Köping
Tel. 0221-18070
www.ferrita.com

SPORTAVGASSYSTEM

SIMONS®
www.simons.se

Ray Metallfabrik AB
Avgassystem & universal
avgasdelar i rostfritt, kromstål
och aluminiserat!

Tel. 0321-53 09 30

BAKAXELDELAR



BakaxelDelar i Gävle levererar
helhetslösningar till din bils drivlina!
Vi specialiserar oss på bakaxlar och
växellådor till framförallt Volvo, men
har delar till många andra bilmärken.
Vi erbjuder svänghjul, kopplings-
paket, ombyggda växellådor och
mycket annat.

Vi har delarna till tävlingsbilen,
vare sig du kör rally/rallycross,
streetracing eller drifting!

070-680 52 60

Butiken öppen 8:00-16:30

Telefontid 12:30-16:30 Tis-Tors.
www.bakaxel.se

**Nästa utgåva
av BilSport
Rally & Racing
kommer den
30 september.**

BILSPORTUTRUSTNING

Dalhems

Allt till bilen, föraren eller kartläsaren.
Kolla våra billiga priser! 40 år i
branschen. Vi saluför de flesta stora
märken, som OMP, Sparco, Sabelt,
Cobra, Peltor, Simpson, Weber,
Autometer, m.m.

Tel 0346-207 35,

bildelar@dalhems.com
www.dalhems.com

DESIGN & DEKOR



Racingdekor, Streamers &
Dekaler.

0381-505 33,

order@dekaltrim.nu
www.dekaltrim.nu

DÄCK & FÄLGAR

PLOMBO MOTOR

Rallydäck från eget lager

Kumho • Yokohama • MRF •
Gullabo • Braid • Minilite m.m.

070-302 80 23

david@plombo.se
www.plombo.se

FOLKRACE



Folkraceshops affärsidé är att ta fram
billiga bildelar till alla bilentusiaster!
Vi började med delar till Folkrace men
vi har nu även de mesta till vanliga
vägbilar. Vi har främst delar till Volvo,
Saab, Opel och BMW, t.ex packningar,
kolvringar, lager, kopplingsatser,
Fajsförgasare samt delar därtill. Vi har
också ett sortiment av tävlings-utrust-
ning. Vi har nu även ett stort sortiment
av bromsdelar såsom ok, skivor, belägg,
renoveringssatser, slang m.m.
Det mesta har vi i lager. Beställ i vår
webshop och få delarna inom 2-5
arbetsdagar.

Eller besök vår butik i Örebro!
Vi har öppet vardagar 8-17 på
Berglundavägen 1F.

Saknar du ändå något i vårt sortiment?
Hör av dig till oss! Vi kan få hem det
mesta till ett konkurrenskraftigt pris. Vi
kan även ta hem delar till andra
bilmärken speciellt för dig!

Tel 0702-13 56 20, 0702-13 56 40,
0702-13 56 27
order@folkraceshop.se
www.folkraceshop.se

MOTORDELAR/ MOTORARBETEN



Tillverkning och konstruktion
av kamaxlar med ventilsystem.
Färdiga produkter till utvalda
motor-modeller, samt specialtill-
verkning av enstaka kamaxlar och
mindre serier.

036-32 77 70

www.agap.se



Ett av Sveriges största lager av tuning
och reservdelar. Med över 5.000 m2
lageryta och över
10.000 olika produkter på hyllan.
Vi har allt från vevstakar, ventilfjädrar,
packningar, förgasare, insug, grenrör,
turbodelar, tillbehör till kylsystem,
styrsystem, kopplingar, ljuddämpare,
flänsar och mycket mer.
Med produkter från kända
tillverkare, bl.a. Bosch, ARP, Cometic,
DTA, Sachs, Weber, Pipercross m.fl.
Öppet vardagar 08.00 - 17.00

0515-124 40

info@klracing.se
www.klracing.se

Auto Verdi

Vi tillverkar vevstakar och torr-
sumpsoljepumpar efter dina egna
mått och önskemål.

0240-59 43 00

info@autoverdi.com
www.autoverdi.com

MOTORTRIMNING



KAMAXLAR, över 35 års erfarenhet
av konstruktion och tillverkning till
de flesta fabrikat. Nya på våra chill
cast ämnen, men även omslipning
och renovering. Vi har i närmare 40
år varit motorleverantör till både
fabriksteam och amatörer som i rally
vunnit SM-, EM- och VM-deltävling-
ar med våra produkter.
Besök vår hemsida på www.enem.se
där du hittar ENEM:s produkter
tillsammans med andra som vi
representerar: Wössner kolvar,
MBE insprutningssystem, Martelius
grenrör, Maxspeedingrods vevstakar,
HPS kompressorer m.m. Dessutom
ett komplett sortiment av vanliga
standarddelar till de flesta fabrikat.

08-715 04 00

enem@telia.com
www.enem.se

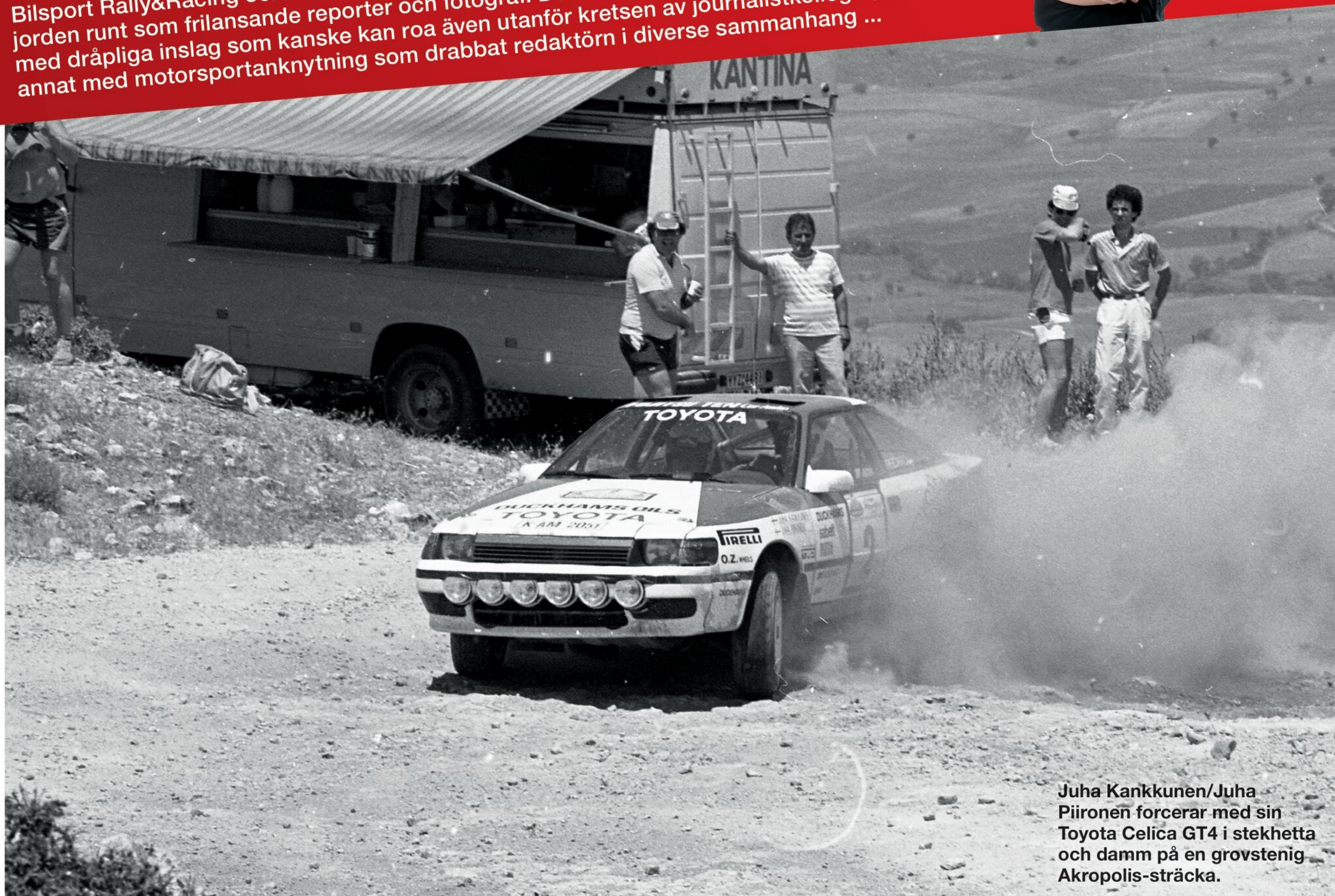
**Du vet väl att du kan beställa
din prenumeration, äldre
nummer eller
prylar från din
favorittidning
i vår shop!**



shop.rallyracing.se

Lindberg i farten

Innan Thomas Lindberg lade passet på hyllan, blev redaktör för Bilsport-Börsen/Bilsport Rally&Racing och fokuserade på den inhemska bilsporten, flängde han jorden runt som frilansande reporter och fotograf. Det innebar ett hektiskt liv med dråpliga inslag som kanske kan roa även utanför kretsen av journalistkollegor, liksom annat med motorsportanknytning som drabbat redaktören i diverse sammanhang ...



Juha Kankkunen/Juha Piironen forcerar med sin Toyota Celica GT4 i stekhetta och damm på en grovstenig Akropolis-sträcka.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

Svettig nota i Akropolis

När Toyota i maj 1988 VM-debuterade med sin första 4wd-modell – Celica GT4 – på Korsikas asfaltvägar, hade stallet inga segerförhoppningar och fick nöja sig med en sjätteplats genom Kenneth Eriksson. Men på de tuffa grusvägarna i grekiska Akropolis-rallyt en månad senare var förväntningarna desto högre. Här inledde också Juha Kankkunen starkt och krigade om ledningen från start. För redaktören innebar detta extra fotojobb med actionbilder på GT4:an som skulle telesändas till tidningar och bildbyråer i Japan och Europa.

DAGENS RALLY-VM-fotografer kan enkelt och ofta utan kostnad snabbt sända bilder till mottagare världen över med mail från pressrummet. Men för trettio år sedan var det ofta smidigare att göra jobbet – inklusive filmframkallning och kopiering till pap-

persbilder – från det egna hotellrummet.

Då var det viktigt att rummet hade ett hyfsat badrum och att det gick att hyggligt mörklägga. Det var också viktigt att välja hotell med telefon på rummet – vilket inte var en självklarhet på enkla ställen – och att det gick att ringa utlandssamtal direkt från rummet.

FÖR DET GREKISKA rallyt hade redaktören hittat ett sådant hotell till rena fyndpriset – Congo Palace i Glyfada utanför Aten som kostade 16.000 drachmer, drygt 700 kronor, för en vecka inklusive frukost. Men redan andra rallykvällen kallade receptionen på redaktören för betalning av telefonräkningen, som dragit i väg till över 12.000 kronor ...

Varje bilsändning krävde cirka tio minuters telefontid och totalt hade det blivit åtskilliga timmar med telefotosändaren on line

första dagen och kvällen. Redaktörens American Express-kort utan kreditgräns löste situationen, men efter hemkomsten blev det ett kortfristigt banklån i väntan på betalning från bildkunderna.



Hela 287.130 drachmer hade samtalsräknaren i hotellreceptionen tickat i väg efter bilsändning till förhandsreportage, publikprov och den första av rallyts tre heldagar. Totalt landade telekostnaderna småningom på närmare 20.000 kronor och då hade ändå en del sändningar skett utan kostnad, då mottagaren ringt upp.

Hur det gick i rallyt? Jo, båda GT4-ekipagen bröt. Björn Waldegård tvingades ge upp redan efter SS 2 med trasig drivaxel och Kankkunen som legat på pallplats från start bröt med motorhaveri efter drygt halva tävlingen.

I stället blev det fyrdubbel Lancia i topp med vinst för italienaren Massimo Biasion före svensparet Mikael Ericsson/Claes Billstam, som tog flest sträcksegrar, Alex Fiorio och Markku Alén.

Koç & Ka Mr & Mrs C/O	LINDBERG EXTRAS (R)	APRIL ADM. / ROOM NO 321
	BILL 016197	ATOM - PERSONS
	ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	PENSION
		ANAL. / DEPART. 2/6
		NATIONALITY
POS	BER NR. - DATE	CODE AMOUNT DETAILS
1		A 0008.240 : PIT.
2		0008.240 : :
3	262>27	
4		A 0046.680 : PIT.
5		0054.920 : :
6	309>28	
7		A 0197.690 : PIT.
8		0252.610 : :
9	562>29	
10		A 0034.520 : PIT.
11		0287.130 : :
12	754>30	

BILSPORT RALLY&RACING NR 7/2021 UTE 30 SEPTEMBER

Som prenumerant får du tidningen tidigare

Skolexempel i racingdepån

FOTO: JOACHIM CRUIUS

Marcus Annervi är stjärna i Porsche Sprint Challenge Scandinavia. Medelåldern i teamet är låg. Såväl Annervi som samtliga mekaniker har studerat tävlingsteknikerutbildning på Ring Knutstorp-baserade Svalöfs gymnasium.



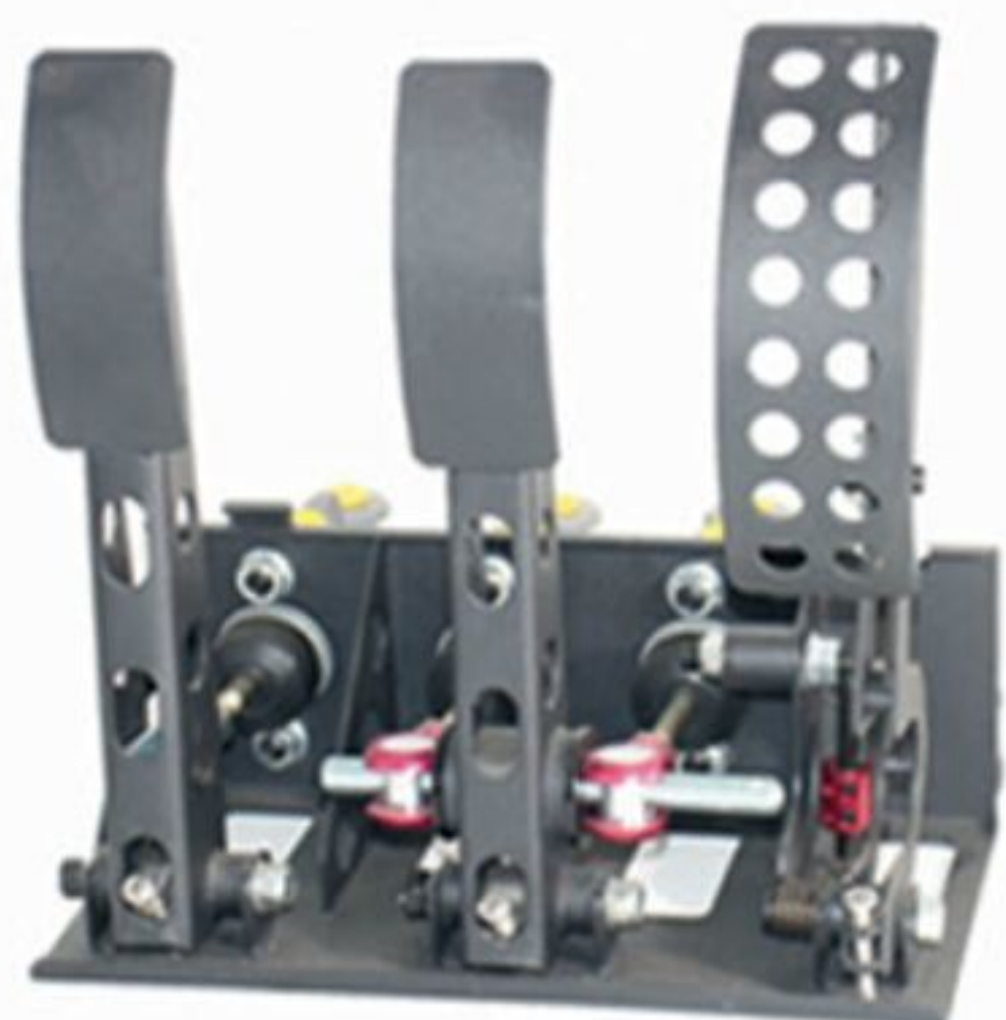
FASTA SIDOR LEDARE • PARC FERMÉ • ARKIVET • NOTISER • SBF • KRÖNIKOR

OBS! INNEHÅLLET KAN KOMMA ATT FÖRÄNDRAS

**EMMABODA
FLYGBANA**

**SÄKRA DITT
DATUM 2021**

www.emmabodaflygbana.se



Bromsar/Bromstillbehör



Väghållning



Rattar & Tillbehör



Intercooler



Turbo



Insug



Förgasare & Tillbehör



An-Kopplingar



Kylare

Med produkter från kända tillverkare!

WEBER
W

Pipercross

WALBRO

COMETIC
GASKET
www.cometic.com

HOLSET
TURBOCHARGERS

ARP

QUARTER MASTER

SACHS
PERFORMANCE

DPA fast

BOSCH

Motorsports

Grus



Vårt grusdäck
för både proffs
och amatörer.

A035

Mönster och profil
som passar för
hårda underlag och
för sträckor med
både grus och asfalt.

A036

Grusdäcket
som är utvecklat
av proffs för proffs.
Mycket bra prestanda
och livslängd.

A053

ADVAN

Asfalt



Rally asfalt med
uppdaterad stomme
och mönster.

A051

R-däck för
racing och gata.
E-märkt.

A052

Vinter



110/650 R15

150/650 R15

Nytt däck med
asymmetriskt
mönster för 4wd

A057

A040S

speedline

Corse



2118

6,0 x 15
7,0 x 15
5,5 x 16

2120

7,0 x 17
8,0 x 18

2128

6,5 x 15